DWUMIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU
DLA MODELARZY
nr 7-8 (412)

MODELARZ

lipiec-sierpień
1990
rok XXXVI
cena
2300 zł.

Samolot bombowy Boeing B-17
str. 13

Powstał POLSKI ZWIĄZEK MODELARSTWA LOTNICZEGO
str. 3

str. 11
Zapraszamy na MISTRZOSTWA ŚWIATA klas F4 B i F4 C

WYDAJE
ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

MODELARZ nr **7-8** (412) lipiec-sierpień 1990 r.

W NUMERZE

NASZA OKŁADKA

Marek Dąbrowski z Aeroklubu w Płocku przy własnoręcznie zbudowanej makiecie niemieckiego samolotu sportowego Bü-133 Jungmeister. Makieta została wykonana w skali 1:4,2 i napędzana jest silnikiem żarowym Webra 10 cm . Fot. Z. JANECKI



Niepozorny z wyglądu, ale po mistrzowsku wykonany model samolotu Li 2 T, przyniósł wykonawcy Andrzejowi Ziobrowi nie tylko I miejsce w klasie, ale również nagrodę GRAND PRIX oraz nagrodę za najlepiej wykonany model w barwach Polski.

X MIĘDZYNARODOWY KONKURS

Lotniczych Modeli Plastykowych Wrocław 05-06. 05.'90

W ostatnim okresie wiele imprez modelarskich oraz Mistrzostw Polski w różnych dyscyplinach obchodziło, swoje małe i ciche jubileusze. Do grona ich dołączył również, X z kolei, Międzynarodowy Konkurs Lotniczych Modeli Plastycznych, który odbył się we Wrocławiu.

Energicznymi i wytrwałymi organizatorami tej imprezy są od samego początku pracownicy Dzielnicowego Domu Kultury Wrocław-Śródmieście, a sam pomysł jej zorganizowania narodził się przed laty w gronie modelarzy wrocławskich i dyrekcji Dzielnicowego Domu Kultury. Kilka edycji tego interesującego, o charakterze międzynarodowym, konkursu zrealizowanych zostało za czasów b. dyrektora tej placówki Ryszarda Olberta. To właśnie w jego gabinecie i miejscowej modelarni narodziły się pierwsze kontakty z klubami i ludźmi o podobnych zainteresowaniach, z Czechosłowacji i Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Zmiana na stanowisku dyrektora i odejście Ryszarda Olberta do pracy w innej, o podobnym profilu, placówki wrocławskiej wywołało pewien niepokój w gronie modelarzy: czy nowy kierownik tej placówki, kobieta, będzie zainteresowana kontynuowaniem tej działalności. Już wkrótce okazało się, że tak. Nowy dyrektor mgr Bożena Barska na jednej z narad obiecała, że wszystkie dotychchczas realizowane w DDK imprezy modelarskie będą kontynuowane w przyjętych do tej pory cyklach. I tak minęło już dziesięć lat.

Do grona zagranicznych kolegów z „branży" z NRD i Czechosłowacji w ubiegłym roku dołączyła niezmiernie sympatyczna grupa modelarzy z Czerniowców ze Związku Radzieckiego. Właśnie dzięki nim w tym roku impreza utrzymała swój międzynarodowy charakter, bowiem po raz pierwszy nie przyjechali, zawsze nam do tej pory wierni, koledzy z Czchosłowacji i NRD. Jak widać problemy organizacyjne i finansowe dotknęły i naszych sąsiadów. A przecież jeszcze do ubiegłego roku byli to liczący się konkursowi partnerzy.

Nieobecność wielu renomowanych zagranicznych zawodników zmniejszyła atrakcyjność, ostrej w poprzednich latach, rywalizacji o punkty, miejsca i medale.

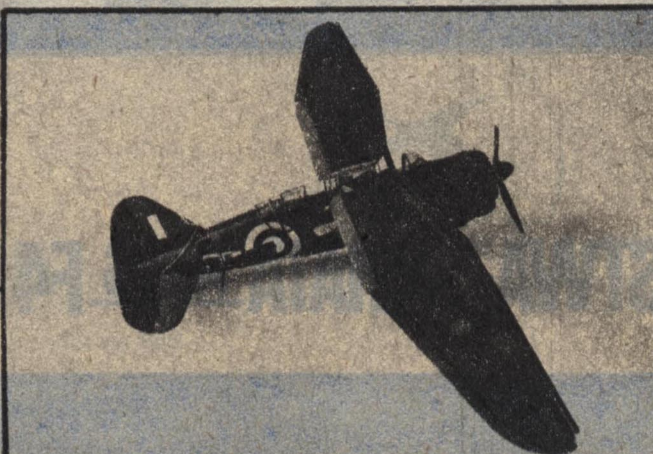
W tym roku walka toczyła się między modelarzami polskimi, reprezentującymi liczne kluby regionalne, a coraz to lepiej poczynającymi sobie modelarzami radzieckimi, z branżowego klubu Iskra w Czerniowcach. W gronie zawodni-

Ciąg dalszy na stronie 8



Przedstawione w konkursie modele rozłożone na stołach od samego początku są przedmiotem wnikliwych obserwacji członków komisji sędziowskiej.

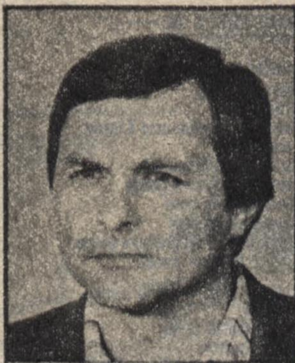
Model samolotu Lysander to kolejny zwycięzca w klasie F 4 I A. Wykonawcą jego jest Andrzej Wasiak z klubu Miniaturka z Kalisza.



Aktualne warunki społeczno-gospodarcze w kraju zmusiły srodowisko modelarskie do poszukiwania nowych rozwiazan organizacyjnych umożliwiajacych dalsze funkcjonowanie i rozwoj.

POWSTAŁ POLSKI ZWIĄZEK MODELARSTWA LOTNICZEGO

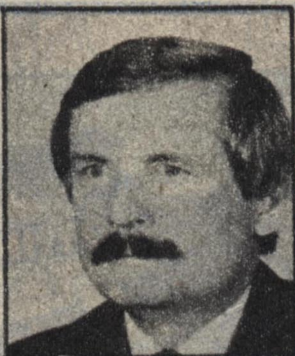




JERZY SIATKOWSKI — prezes Polskiego Związku Modelarstwa Lotniczego

● Urodzony w 1945 r. ● członek aeroklubu od 1962 r. ● absolwent Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu (Wydziału Teorii i Metodyki Sportow Lotniczych) ● trener sportow lotniczych kl. II ● instuktor modelarstwa kl. „S" ● międzynarodowy sędzia modelarstwa ● pilot szybowcowy ● działacz Aeroklubu Ziemi Wałbrzyskiej od 1983 r.

— inicjator i założyciel Aeroklubu Ziemi Wałbrzyskiej
członek zarzadu i dyrektor Aeroklubu Ziemi Wałbrzyskiej od chwili jego powstania ● Działacz lotniczych władz centralnych od 1983 r.
członek Zarzadu Głownego Aeroklubu PRL w latach 1983—88
członek Komisji Rewizyjnej Aeroklubu PRL w latach 1988—90
członek Komisji Modelaratwa Aeroklubu PRL od 1983 r. Jej wiceprezes w latach 1983—88 ● Animator działalnosci lotniczej na Ziemi Wałbrzyskiej
popularyzator lotnictwa sportowego na masowych imprezach sportowych pn. „Bieg Gwarkow" i „Gwareckie Lato"
organizator wielu imprez lotniczych, w tym masowych zawodow modelarskich oraz mistrzostw i połfinałow mistrzostw Polski ● Inicjator i organizator wielu centralnych imprez i przedsiewzieć lotniczych, w tym:
wspołorganizator oraz dyrektor sportowy I Mistrzostw Swiata Juniorow w Modelarstwie Lotniczym (Leszno, 1988 r.)
jeden z inicjatorow utworzenia lotnictwa w Polsce, organizator 2 ogolnopolskich sejmikow lotniarskich (1978 i 1980)
jeden z inicjatorow wykonania konstrukcji i uruchomienia produkcji palnikow do balonow na ogrzane powietrze
wielokrotny organizator mistrzostw Polski oraz lotniczych i modelarskich zawodow międzynarodowych.



PAWEŁ WŁODARCZYK — sekretarz generalny Polskiego Związku Modelarstwa Lotniczego

* Urodzony w 1946 r. * Absolwent Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu — Wydział Teorii i Metodyki Sportow Lotniczych
— trener panstwowy sportow lotniczych kl. I
— instruktor modelarstwa kl. „S"
— międzynarodowy sędzia FAI
* Członek Aeroklubu Warszawskiego od 1960 r. * Czynny instruktor modelarstwa i wychowania młodzieży od 1964 r. * Pracownik Wydziału Modelarstwa od 1972 r., a od 1983 r. jego kierownik * Sekretarz Komisji Modelarskiej od 1983 r. * Społeczny trener-koordynator kadry narodowej od 1976 r. * Delegat Aeroklubu do Międzynarodowej Komisji Modelarstwa Lotniczego C.I.A.M. — F.A.I. od 1978 r. * Inicjator rozgrywania mistrzostw swiata w modelarstwie dla juniorow * Inicjator oraz wspołorganizator wszystkich szesciu przeprowadzonych w Polsce mistrzostw swiata i Europy w modelarstwie, w tym I Mistrzostw Europy Modeli Halowych, I Mistrzostw Swiata dla Juniorow, I Mistrzostw Swiata Szybowcow Sterowanych Mechanicznie * Członek międzynarodowego jury FAI w 12 mistrzostwach swiata i Europy * Organizator wielu imprez krajowych i międzynarodowych w modelarstwie * Mistrz Sportu w modelarstwie
— dziesięciokrotny mistrz i wicemistrz Polski w klasach modeli F1B i F2C
— zespołowy wicemistrz swiata oraz zwycięzca kilku imprez międzynarodowych
* 3-krotny laureat nagrody panstwowej I, II i III stopnia w dziedzinie kultury fizycznej * Wyrozniony wieloma odznaczeniami sportowymi, resortowymi i panstwowymi * Autor wielu publikacji w dziedzinie modelarstwa

Duze zainteresowanie, w srodowisku modelarskim lotniczym wzbudziło powołanie 10 marca 1990 r. Polskiego Zwiazku Modelarstwa Lotniczego (o fakcie tym donosiła SP w nr. 11). Działalnosc związku oparta jest na koncepcji organizacyjnej Aeroklubu, jako majacej powstac federacji integrujacej wszelkie formy lotnictwa sportowego na zasadzie dobrowolnosci i swobody działania.

Na inauguracyjnym posiedzeniu Zarzadu PZML postanowiono wystapic z wnioskiem do Zarzadu AP, aby ten podjał stosowna uchwałe umożliwiajaca zrzeszenie zwiazku przy Aeroklubie Polskim jako jego jednostki organizacyjnej, na podobnych zasadach jak aerokluby regionalne. Fakt ten pozwoliłby zwiazkowi na formalne kontynuowanie rozpoczetej działalnosci w oparciu o odpowiednio poprawiony statut PZML przyjęty jedynie przez Zarzad AP, bez potrzeby rejestrowania go jako oddzielnego stowarzyszenia.

Przybliżajac czytelnikom koncepcję federacji, należy podkreslic, że wspomniana swoboda działania dotyczy szkolenia, sportu i działalnosci gospodarczej. W tak pojmowanej koncepcji działalnosci PZML będzie miała wieksza możliwosc rożnorodnej działalnosci gospodarczej wspomagającej finansowo szkolenie i sporty modelarskie oraz prowadzenie rożnych form propagandy.

Wsrod 719 klubow modelarskich, zarejestrowanych w aeroklubach regionalnych, częsc działa już po „nowemu"... Przykładem godnym nasladowania jest wiejski klub modelarski przy Szkole Podstawowej w Wierzawicach (patrz nr 10 SP). Podkreslic należy, że zaproponowana przez srodowisko modelarzy (patrz nr 7 SP), docelowa struktura organizacyjna Aeroklubu Polskiego (federacji) zakłada w centrali, aeroklubie regionalnym, jak rownież w klubie służbę pracownicza (kadry) i techniczna, administrację i księgowosc. Tym samym działalnosc poszczegolnych srodowisk (zwiazkow) odbywac się będzie w symbiozie z Aeroklubem Polskim, a nie tak jak w niektorych krajach zachodnich (np. Francji) poza struktura aeroklubu narodowego. Ciekawostka niech będzie fakt, że koncepcja usamodzielnienia modelarstwa lotniczego w PZML zainteresowały się m. in. ZSRR, Bułgaria, Czechosłowacja oraz sekretarz generalny FAI dr Cenek Kepak, ktory zamierza ja rozpowszechnic w innych aeroklubach narodowych.

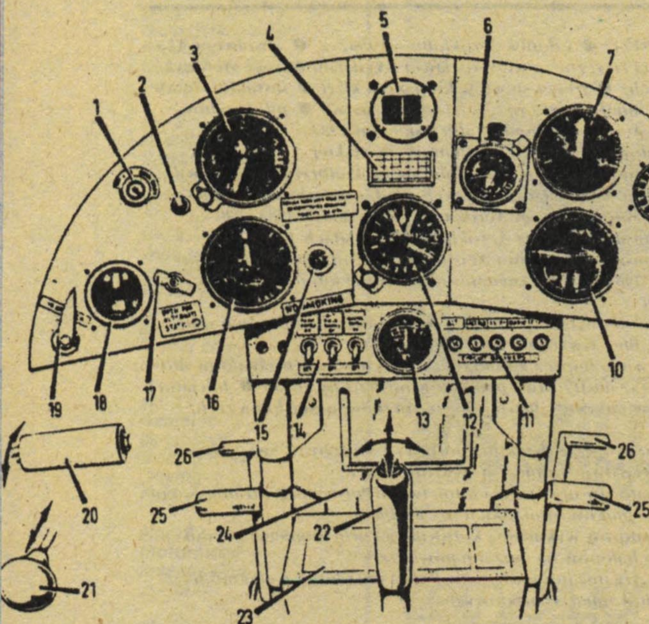
13 kwietnia br. odbyło się w Biurze AP pierwsze posiedzenie Zarzadu PZML, podczas ktorego podjęto następujace decyzje:

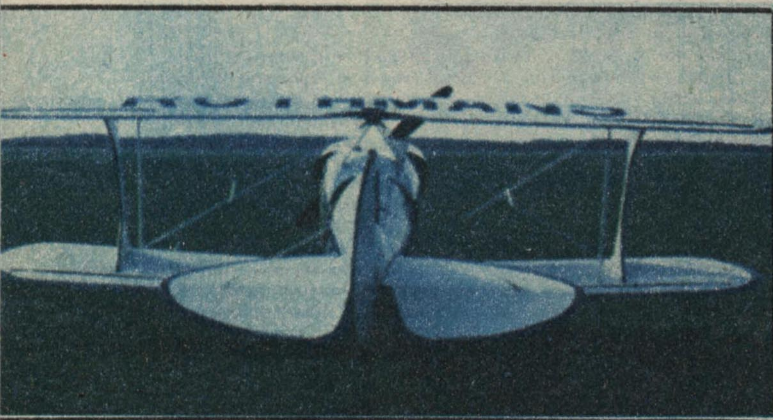
● Ukonstytuował się zarzad i prezydium. Na wiceprezesow wybrano znanych działaczy modelarskich: K. ŁAPINSKIEGO, dotychczasowego przewodniczacego komisji modelarskiej, ktoremu powierzono opieke nad sportem oraz R. KUNCE, wieloletniego członka dotychczasowej komisji modelarskiej, wicedyrektora zespołu społeczno-wychowawczego w CZSBM, ktoremu powierzono opiekę nad klubami modelarskimi. Skarbnikiem został P. KRUK, członek Zarządu Aeroklubu Polskiego odpowiedzialny za sprawy modelarskie. W skład Prezydium Zarzadu PZML, oprocz prezesa J. SIATKOWSKIEGO, wiceprezesow i skarbnika zostali wybrani wieloletni działacze modelarscy: J. KACZOREK, sekretarz zarzadu sekcji modelarskiej Aeroklubu Wrocławskiego i W. SZANTER dyrektor Zarzadu CSH. Do prezydium wszedł także P. WŁODARCZYK, kierownik Wydziału Modelarstwa Aeroklubu Polskiego, ktory wybrany został sekretarzem generalnym PZML.

Ciąg dalszy na stronie 9

JAKA MAKIETA LATAJĄCA?









Część II DOKUMENTACJA

Wybór makiety wymaga, jak już powiedziano, zebrania wystarczającej dokumentacji samolotu, którego makietę chcemy budować. Pod pojęciem „wystarczająca" należy rozumieć taki materiał, który zapewni poprawne jej techniczne wykonanie (szczegółowa kolorystyka, wierny plan pierwowzoru) oraz minimum trzy zdjęcia tego typu samolotu, w tym jednego egzemplarza, którego makietę zamierzamy budować.

Plan jest podstawą jakichkolwiek rozważań, jego skala nie jest bez znaczenia. Mała skala np. 1:10, z dużą ilością szczegółów, jest bardzo cenna przy rozpracowywaniu planu wykonawczego.

Natomiast dla komisji sędziowskiej w czasie oceny statycznej dokumentacja (3 szt. — dla każdego sędziego) musi odpowiadać przepisowi 6.1.9.4a, a więc powinna:

a — zawierać dokładny rysunek w trzech rzutach, względnie barwny rysunek pierwowzoru w podziałce nie mniejszej jak 1:72, albo minimalnej rozpiętości skrzydła 150 mm, i nie większej jak 1:24, albo maksymalnej rozpiętości skrzydła 500 mm. W wypadku bardzo starych samolotów, rysunek w trzech rzutach można zastąpić kompletem fotografii.

b — dla potwierdzenia oznakowania oraz kolorów malowania mogą być przedstawione kolorowe rysunki z 3 rzutami samolotu zaczerpnięte z oficjalnych źródeł (np. „Profile")

c — co najmniej trzy fotografie lub reprodukcje fotografii pierwowzoru, z których przynajmniej jedna musi być taka, która przedstawia zbudowany model.

Należy podkreślić pierszeństwo fotografii przed planem podczas oceny statycznej przez sędziów. Inaczej mówiąc, gdyby była niezgodność na styku plan — zdjęcie, decyduje zdjęcie.

Wynika z tego potrzeba skompletowania planu (w miarę małej skali), zdjęć, w tym to jedno, które przedstawia nasz samolot jako pierwowzór, dokumentacji kolorystyki. Mogą to być plansze o wiarygodnych kolorach lub opis na rysunku (6.1.9.4b).

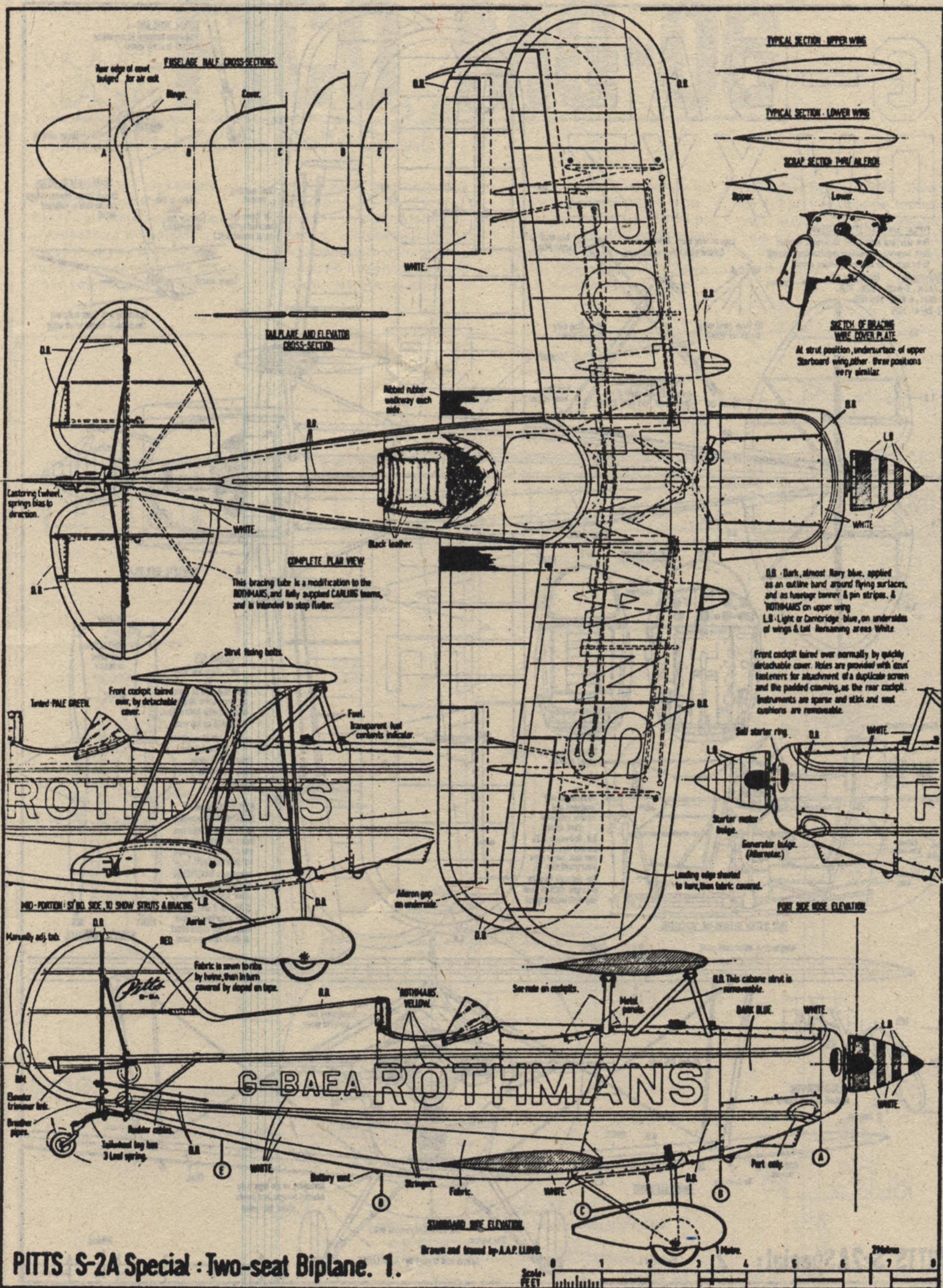
Aby nie było niedomówień podczas oceny, dobrze jest jeśli nasz plan lub zdjęcia przedstawiają np. obie strony kadłuba, górę i dół skrzydła, itd. Oprócz obowiązkowych trzech zdjęć można posiłkować się innymi zdjęciami ze szczegółami elementów lub fragmentów konstrukcji. Należy w dalszym ciągu pamiętać, iż lepiej nie przedstawiać zdjęcia jeśli nasza makieta nie zgodna jest w tym fragmencie ze zdjęciem. Musimy mieć pełną jasność.

Natomiast nieścisłości planu (fragmentu) można uzupełnić zdjęciem, robiąc odpowiednie odnośniki. Pozwala to „poprawić" plan i wykonanie makiety zgodnie z pierwowzorem.

Plan samolotu akrobacyjnego Pitts S-2A Special (wydanie — Aircraft Deserbed No. 226) jest opracowany specjalnie z myślą o budowie makiety latającej. Oprócz tego planu (1:36,07) wydano plan w skali 1:10. Plan uzupełniają barwne zdjęcia i stanowią przykład dokumentacji. Dla ułatwienia korzystania z planu podaję podstawowe dane tego samolotu:

— *rozpiętość skrzydła górnego 6,096 m; dolnego 5,791 m; długość w linii lotu 5,728 m; powierzchnia płatów 11,61 m .*

PAWEŁ WOŹNIAK


FUSELAGE HALF CROSS-SECTIONS.
TAILPLANE AND ELEVATOR CROSS-SECTION.
COMPLETE PLAN VIEW
TYPICAL SECTION - UPPER WING
TYPICAL SECTION - LOWER WING
SKETCH OF BRACING WIRE COVER PLATE
MID-PORTION: ST'BD. SIDE, TO SHOW STRUTS & BRACING
PORT SIDE NOSE ELEVATION
STARBOARD SIDE ELEVATION
ROTHMANS
G-BAEA ROTHMANS
Drawn and traced by A.A.P. LLOYD.
PITTS S-2A Special : Two-seat Biplane. 1.

G-BAE
DWXYZ

TYPICAL 'AMERICAN' STYLE LETTERING

This size, and each letter illustrated enables both underwing & fuselage registrations (reduced) to be applied for all five Rothmans aircraft

Registration.	Constructor's No.
G-BADW ; G-BADX :	2035, 2036.
G-BADY , G-BADZ :	2037, 2038.
G-BAEA :	2039.

Lugs on wing spars, & Bolts thru' Cabane truss tubes fix top wing

Forward

NB Outer panel wing struts not shown

Tube thru' upper M/spar

Lift & Drag wire Bracing tube.

U/C Lug on fuselage tube

DIAGRAMMATIC SKETCH

Not to scale indication of rigging layout, Port wing shown.

Tube thru' lower M/spar

TYPICAL WIRE END

Naked end common to streamline section bracing wires.

Upper aileron.

Link or Jack tube. (Circular not streamline.)

DIAGRAMMATIC SKETCH.

Sketch shows aileron linkage mechanism in enlarged detail.

Lower aileron.

Operating arm from bellcrank mechanism inside lower wing

Stall warning sensor.

Tie down eye. (Secured by fwd strut mount bolt.)

D.B. L.B. WHITE.

Battery vent

F'WD **REAR COCKPIT** AFT.

Padded coaming.

Seats: Black leather piped in White

COMPLETE UNDERPLAN.

COLOUR KEY

D.B. : Dark near Navy Blue.
Used to outline all flying surfaces, spine stripes, fuselage, wide & pin stripes. 'ROTHMANS' on top wing

L.B. : Light blue, approx. Cambridge blue.
Undersides of wings & tailplane, inside D.B. outline.

YELLOW.

MATT BLACK. Rear faces to blades.

SILVER.

PITTS S-2A's powered by 200 HP AVCO Lycoming IO-360 A1A's. With fuel injection and both fuel and all systems suitable for inverted flight.
Propeller, a HARTZELL, is 6'-2" diameter and a constant speed HC-2YK-4/C 7666 A-2 unit, supplied with a Hartzell spinner. Note slightly cuffed effect at blade root apertures.

FRONT. SIDE.

HARTZELL PROPELLER.

Alloy turtledeck

Limited stowage space

Tubular frame

Wooden stringers

Elevator trim wires.

Elevator op tube.

Removable seat cushions and control column in front cockpit.
N.B. Rothmans S-2's usually flown from rear seat, hence more instrumentation etc.
See separate view for enlarged detail of panel and instrument layout

PART SECTION ON FUSELAGE CENTRELINE

Wing to strut attachment point.

Pitts

Approx 5"

PITTS 'SIGNATURE'

Applied to each side of fin.

$\frac{7}{8}$" Squares.

RED.

Aileron link tube.

Fuel.

Transparent fuel contents gauge.

Oil cooler.

Stall warning sensor.

Tie down eye.

FRONT ELEVATION

Pitot.

Springing of u/c legs is by internal bungee, and pivots about this point.

VHF Aerial. (Air/ground link.)

Disc brakes.

PITTS S-2A Special: 2.

Sheet 2 of 2.

Drawn and traced by: A.A.P. LLOYD.

1 Metre.

Scale: FEET 0 1 2 3 4 5

MODEL KLASY F1CO$_2$ „MG-06”

konstr. MICHAŁ GLIŃSKI, Gliwice

Model „MG-06” wykonany został cakowicie z balsy. Skrzydła i statecznik poziomy wyposażono w zamknięty skrzynkowy dźwigar, który zapewnia odpowiednią sztywność i stabilność konstrukcji. Zastosowano wypróbowany zestaw profili — NACA oraz CLARK Y — odpowiednio w płacie i stateczniku. Model oklejono kolorowym papierem japońskim i trzykrotnie cellonowano. Na górnej powierzchni płata naklejono nitkowy turbulator (10 mm od krawędzi natarcia). Model posiada bardzo dobre własności lotne. Startując tym modelem w VIII Ogólnopolskich Zawodach Modeli Małych Form o Puchar Społem PSS (Gliwice 1989), konstruktor modelu zwyciężył w kategorii młodzików uzyskując wynik 80 · 34 · 72 · 80 · 80 346 s (przy max 80 s) ■

X MIĘDZYNARODOWY KONKURS Lotniczych Modeli Plastykowych

Wrocław 05-06. 05.'90

Ciąg dalszy ze strony 2



kow radzieckich, reprezentowany był również jednoosobowo Lwow.

Złożona przez kierownika radzieckiej ekipy Walerego Greczniewa w zeszłym roku obietnica większej aktywności w następnych konkursach nie była tylko słowami rzuconymi na wiatr. W tegorocznej imprezie było więcej przedstawicieli ekipy radzieckiej, więcej modeli, były też już pierwsze punkty w konkursie. I tak trzeba.

Brak dwoch ekip odbił się ujemnie także i na ilości modeli - uczestniczących w konkursie. Na stołach sędziowskich znalazło się ich zaledwie 49. Toteż po raz pierwszy chyba w historii tej imprezy oceniający zespoły, „pod batutą" Krzysztofa Wolframa z Wrocławia, zakończyli swoje prace jeszcze przy świetle dziennym. Nie zawsze jednak, to co dobre dla sędziów jest jednocześnie dobre i dla imprezy. O jej randze, rozmachu i kolorycie decydują przecież pewne wymierne ilości dotyczące tak samych uczestników, jak i modeli prezentowanych w konkursie.

Kończąc te historyczno-refleksyjne wywody pozwolę sobie zacytować urywek z tegorocznego konkursowego zaproszenia. „W okresie tych dziesięciu lat w konkursie uczestniczyło około tysiąca modelarzy, zarówno tych, którzy stawiali pierwsze kroki, znajdując czas na modelarskie hobby jak i tych, którzy mając znaczny dorobek modelarski sięgali po najwyższe laury w konkursach". Biorąc za podstawę obliczeń liczbę uczestników, należy stwierdzić, że ilość prezentowanych przez lata modeli była jeszcze większa.

Ale wróćmy do tego co dziś. Oto wyniki:

W klasie F 4 I A skala 1 : 42 — 1 : 32 — seniorzy — 6 modeli

1. Andrzej Wasiak.	A. Ostrowski	samolot Lysander	92,2 pkt.
2. Paweł Basinski	A Wrocławski	samolot Me 262	88.5 pkt.
3. Eugeniusz Sobczyk	A Grudziądzki	Samolot Gawron	69.8

W klasie F 4 I A — juniorzy — 6 modeli

1. Tomasz Penczar	A. Wrocławski	samolot Fw 190 D	61,7 pkt.
2. Krzysztof Mazur	A. Wrocławski	samolot Spitfire	61.0 pkt
3. Tomasz Bartkiewicz	A. Poznański	samolot P-51-D	60.2 pkt.

W klasie F 4 I B skala 1 : 48 — 1 : 50 — seniorzy — 6 modeli

1. Tadeusz Mazowiecki	A. Ziemi Wałbrzyskiej	samolot Apatche	85.8 pkt.
2. Czesław Ciepły	A. Krakowski	samolot Salamandra	71.5 pkt.
3. Gerard Wasilewski	A. Grudziądzki	samolot P-51-D	66.5 pkt.

W klasie F 4 I B — juniorzy — 6 modeli

1. Paweł Krystkowski	A. Śląski	samolot RWD 8	65.1 pkt.
2. Tomasz Bartkiewicz	A. Poznański	samolot RWD 8	59.6 pkt.
3. Karolina Dorau	A. Grudziądzki	samolot RWD 8	56.5 pkt

W klasie F 4 I C skala 1:72 — 1:100 — seniorzy — 13 modeli

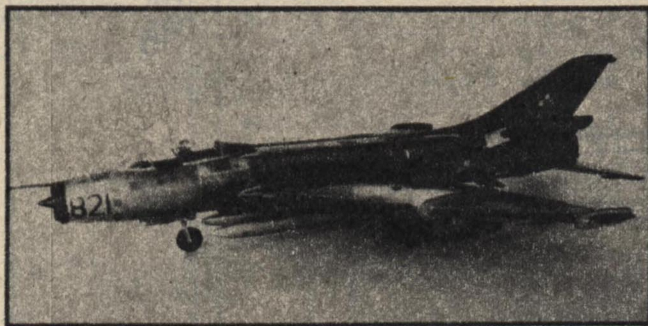
1. Andzej Ziober	A. Ostrowski	samolot Li 2 T	95.0 pkt.
2. Piotr Rębisz		samolot Boston IV	84.2 pkt.
3. Wojciech Gałkiewicz		samolot PZL „Karaś"	38.3 pkt.

W klasie F 4 I C — juniorzy — 12 modeli

1. Tomasz Duliba	SP Ostrzeszów	samolot F-14	81.3 pkt.
2. Wojciech Dymalski	SP Ostrzeszów	samolot Mig-29	73.3 pkt.
3. Arkadiusz Kula	SP Ostrzeszów	samolot F-15	70.7 pkt.

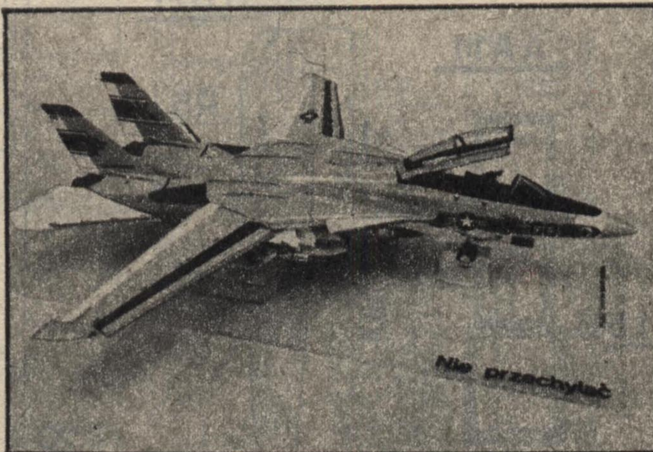
Na podium najmłodszy uczestnik konkursu — Krzysztof Basiński. Przyznany mu upominek oraz dyplom wręcza kierownik sportowy zawodów Andrzej Zgut i Bogdan Gabrysiak z redakcji „Modelarza"

Piotr Targański z klubu Miniaturka w Kaliszu przygotował na ten konkurs model samolotu SU 7. Model uzyskał 61,3 pkt., zapewniając uczestnikowi 4 miejsce w klasie F 4 I B seniorów.

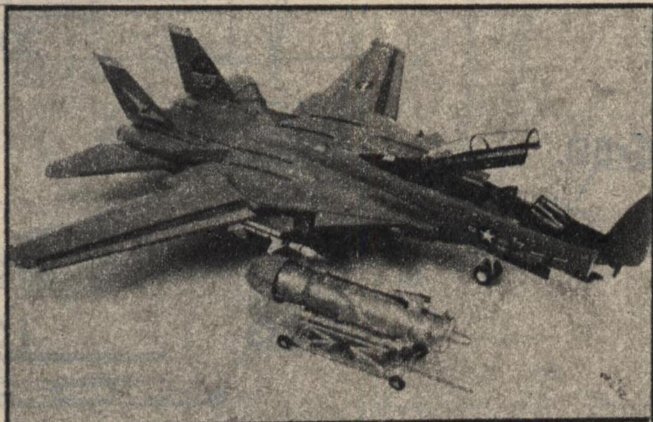


Okazały, czysto i precyzyjnie wykonany w klasie F 4 I B, model samolotu APACHE otrzymał 85,8 pkt., umożliwiając przez to zdobycie złotego medalu swojemu wykonawcy Tadeuszowi Makowieckiemu.





Atrakcyjny z wyglądu model po wnikliwej ocenie przez sędziów uzyskał tylko 54,6 pkt., przynosząc w efekcie wykonawcy Krzysztofowi Dufratowi z Wrocławia dopiero 7 miejsce w klasie F 4 I C.



Kolejnym modelem — zwycięzcą okazał się skomplikowany w konstrukcji model samolotu F-14. 81,3 pkt. wystarczyło tym razem do zajęcia I miejsca Tomaszowi Dulibe ze Sz. P. nr 1 w Ostrzeszowie w klasie F 4 I C

Piękna konkursowa wystawa okazałych modeli była potwierdzeniem jak bardzo przez te 10 lat wzrósł poziom ich wykonania. Tegoroczni uczestnicy reprezentowali barwy wielu aktywnych środowisk i klubów modelarskich z Kalisza, Grudziądza, Tomaszowa Mazowieckiego, Ostrzeszowa, Wrocławia, Łodzi, Sosnowca, Legnicy, Żagania, Wodzisławia i Warszawy.

Najlepszym modelem konkursu wykonanym w barwach polskich, był tym razem model popularny w czasie wojny, i po wojnie samolotu wielozadaniowego Li 2. Wykonawcą tego pięknego z drobiazgową precyzją wykonanego modelu był Andrzej Ziober. Model ten przyniósł mu kolejną Grand Prix, a jego bogatej już kolekcji trofeów — kolejną okazałą statuetkę Ikara, ufundowaną na tę okazję przez dowódcę Wojsk Lotniczych.

W konkursie jubileuszowym nagrody i dyplomy otrzymali wszyscy zwycięzcy. Jury konkursu, wspólnie z kierownikiem zawodów p. Bożeną Barską, przyznało również wiele nagród i wyróżnień specjalnych modelarzom i aktywistom, którzy swoją pracą przyczynili się do uświetnienia imprezy na przestrzeni ostatnich lat. W gronie wyróżnionych znaleźli się między innymi: Krzysztof Wolfram, Bożena Barska, Andrzej Zgut, Ryszard Olbert, Ryszard Szerer i wielu innych. Wielu modelarzy i działaczy otrzymało też honorowe wyróżnienia nadane im przez ZG Aeroklubu Polskiego.

Miło mi wspomnieć tu, że w gronie wyróżnionych znalazła się również redakcja „Modelarza" oraz ja, który wielokrotnie obsługiwałem od strony prasowej kolejne konkursy na przestrzeni lat.

Bogactwem propozycji „wystrzeliła" w tym roku, trwająca dwa dni giełda branżowa. Ceny co prawda były na niej wysokie, ale można było tu nabyć wiele modelarskich rarytasów.

Do uświetnienia jubileuszu przyczynili się także w dużym stopniu liczni sponsorzy, fundując wiele interesujących nagród, bądź partycypując w kosztach organizacji imprezy. Między innymi byli: Wydział Kultury Urzędu Dzielnicowego Wrocław Śródmieście, ZW LOK we Wrocławiu, Aeroklub Polski, dowództwo Wojsk Lotniczych, Spółdzielnia Pracy Plastyk, Ośrodek Badawczo Rozwojowy Przemysłu Zabawkarskiego i wiele innych.

Uroczyście wypowiedziane przez mgr Bożenę Barską regulaminowe słowa zakończenia — „X MKLMP uważam za zamknięty" — zakończyły tę jubileuszową imprezę.

Rozstaliśmy się z Wrocławiem z nadzieją, że znowu za rok spotkamy się w gronie wypróbowanych przyjaciół na kolejnej, jedenastej już edycji tego konkursu. Mam nadzieję, że będzie on miał znowu liczną obsadę międzynarodową.

BOGDAN GABRYSIAK

FOT. A. HOLICKA

POWSTAŁ
POLSKI ZWIĄZEK MODELARSTWA LOTNICZEGO



Ciąg dalszy ze strony 3

● Zgodnie z wolą Zgromadzenia Założycielskiego i tymczasowym statutem PZML, do zarządu zostali powołani przedstwiciele instytucji i organizacji centralnych, patronujących działalności modelarskiej. Ostatecznie w skład 22-osobowego zarządu, oprócz 7 członków Prezydium weszli: J. BANACH z Głównej Kwatery ZHP, wieloletni działacz modelarski i członek komisji modelarskiej E. COFALIK, sekretarz Zarządu Sekcji Modelarskiej Aeroklubu Rybnickiego, aktualny mistrz świata w modelarstwie; St. JAWOROWSKI z Ministerstwa Edukacji Narodowej, wieloletni działacz modelarstwa i członek komisji modelarskiej; S. JURCZENIAK, przewodniczący zarządu sekcji modelarskiej Aeroklubu Zagłębie Miedziowe, czołowy zawodnik w klasie modeli F1A; J. KOSIŃSKI, sekretarz zarządu sekcji modelarskiej Aeroklubu Warszawskiego czołowy zawodnik w klasie F3A; J. KOZŁOWSKI, dyrektor Centralnego Ośrodka Metodyki Upowszechniania Kultury w Ministerstwie Kultury i Sztuki; L. KWARCIŃSKI, sekretarz żarządu sekcji modelarstwa Aeroklubu Jeleniogórskiego; H. MELLER, wieloletni działacz modelarski i były czołowy zawodnik w modelarstwie kosmicznym; J. OCHMAN, aktualny zdobywca pucharu świata i czołowy zawodnik w klasie modeli F1C; R. SMOLIŃSKI, przewodniczący zarządu sekcji modelarskiej Aeroklubu Słupskiego, czołowy zawodnik w klasie modeli makiet kosmicznych, D. SOBIESKI, sekretarz zarządu sekcji modelarskiej Aeroklubu Łódzkiego; Z. STRZEMIECZNY z Komitetu do Spraw Młodzieży i Kultury Fizycznej, wieloletni działacz modelarstwa; P. ZAWADA, sekretarz zarządu sekcji modelarskiej Aeroklubu Poznańskiego, czołowy zawodnik w klasie modeli F2B.

● Z chwilą, gdy Zarząd Aeroklubu Polskiego podejmie stosowną uchwałę określającą, że PZML jest związkiem zrzeszonym w Aeroklubie, aktualnie funkcjonujący Wydział Modelarstwa Lotniczego przekształci się w 5-osobowe biuro. Z uwagi na rozległy zakres zadań biura, które ma pracować dla potrzeb całego „małego lotnictwa", Zarząda PZML zaakceptował następujące stanowiska: sekretarz generalny, trener kadry narodowej oraz 3 szefów — szkolenia, technicznego i organizacyjnego.

● Zarząd powołał także 4 społeczne komisje specjalnościowe, których członkowie swym doświadczeniem modelarskim i organizacyjnym wspomagać będą zarząd i etatowe biuro w realizcji programu działalności modelarskiej na lata 1990—93, który przyjęty został na zgromadzeniu założycielskim. W skład poszczególnych komisji weszli:

Komisja szkoleniowa — J. Kaczołek — przewodniczący, B. Wierzba — sekretarz, S. Jaworowski, M. Kornec, D. Sobieski, J. Banach;

Komisja techniczna — W. Szanter — przewodniczący, B. Wierzba — sekretarz, K. Ginalski, L. Kwarciński, J. Kosiński, R. Mucha, Z. Strzemieczny;

Komisja sędziowska — D. Putrzyńska — sekretarz, S. Kraszewski — kl. F2B, J. Rosiński — kl. F2C, S. Kropczak — kl. F2D, M. Krzyżan — kl. F4C, L. Mastalski — kl. F4B, Z. Korsak — kl. F3A, K. Wolfram — kl. F4I, Z. Janecki — kl. S5C i S7"

Komisja sportowa — P. Włodarczyk — przewodniczący, S. Jurczeniak — kl. F1A, E. Cofalik — kl. F1B, J. Ochman — kl. F1C, S. Kujawa, — kl. F1D, T. Wiśniewski — kl. F1E, A. Rachwał — kl. F2A, P. Zawada — kl. F2B, J. Jóźwiak i W. Salach — kl. F2C, M. Dominiak — kl. F3D. J. Kosiński — kl. F3A, K. Ginalski kl. F3B, Z. Janecki — kl. F3C, W. Jakubowski — kl. F3E, H. Meller — kl. S. R. Smoliński — kl. S5C i S7, K. Wolfram — kl. F4I, P. Woźniak — kl. F4C, L. Mastalski — kl. F4B.

● Zarząd związku dokonał podziału środków finansowych, które przeznaczone zostały dla sekcji modelarskich aeroklubów regionalnych na organizację tegorocznych zawodów, obozów i kursów instruktorskich. Środki uzyskane zostały za zadania zlecone z Ministerstwa Edukcji Narodowej — organizacja obozów letnich, kursów instruktorskich i zawodów dla dzieci i młodzieży szkolnej oraz z Komitetu do Spraw Młodzieży i Kultury Fizycznej na organizację mistrzostw Polski oraz udział ekip w niektórych zawodach międzynarodowych.

● Z upoważnienia Zarządu PZML, jego członkowie nadzorować będą przebieg wszystkich tegorocznych mistrzostw Polski i imprez centralnych oraz większość półfinałów mistrzostw Polski. Zarząd ma nadzieję, że podniesie to ich poziom organizacyjny.

● Zarząd upoważnił Piotra Kruka do przedstawienia na najbliższym posiedzieniu Zarządu Aeroklubu Polskiego oficjalnego wniosku o podjęciu uchwały w sprawie zrzeszenia PZML w Aeroklubie Polskim.

● Dokonano oceny stanu przygotowań organizacyjnych do XI Mistrzostw Świata Makiet. Stwierdzono opóźnienia w pracach przygotowawczych. Ze względu na rezygnację Aeroklubu Warszawskiego z funkcji bezpośredniego organizatora, cały obowiązek spoczął na Wydziale Modelarstwa i najbardziej wypróbowanych, aktywnych działaczach modelarskich. Powołano kierownictwo mistrzostw. Dyrektorem organizacyjnym został JERZY SIATKOWSKI, prezes PZML. Jego zastępca ds. przygotowania lotniska ma zostać nowy dyrektor Aeroklubu Warszawskiego, który powołany zostanie w najbliższym czasie. Dyrektorem sportowym został KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI. Szefem technicznym JERZY KOSIŃSKI, sekretariatu BOGDAN WIERZBA, ds. zakwaterowania i wyżywienia M. BAJDA, ds. współpracy z zagranicą DANUTA PUTRZYŃSKA, ds. biura prasowego oraz ceremonii otwarcia i zakończenia mistrzostw PIOTR KRUK, startu w kl. F4B ROMAN MUCHA, a w kl. F4C STEFAN KRASZEWSKI, finansowym Z. NIEMIRSKI.

● Piotr Kruk przedstawił projekt statusu Polskiej Fundacji Modelarstwa Lotniczego, która będzie mogła wspomagać finansowo działalność modelarską. Powołano dziesięcioosobową radę fundacji której członkowie zadeklarowali 1 mln zł na fundusz założycielski.

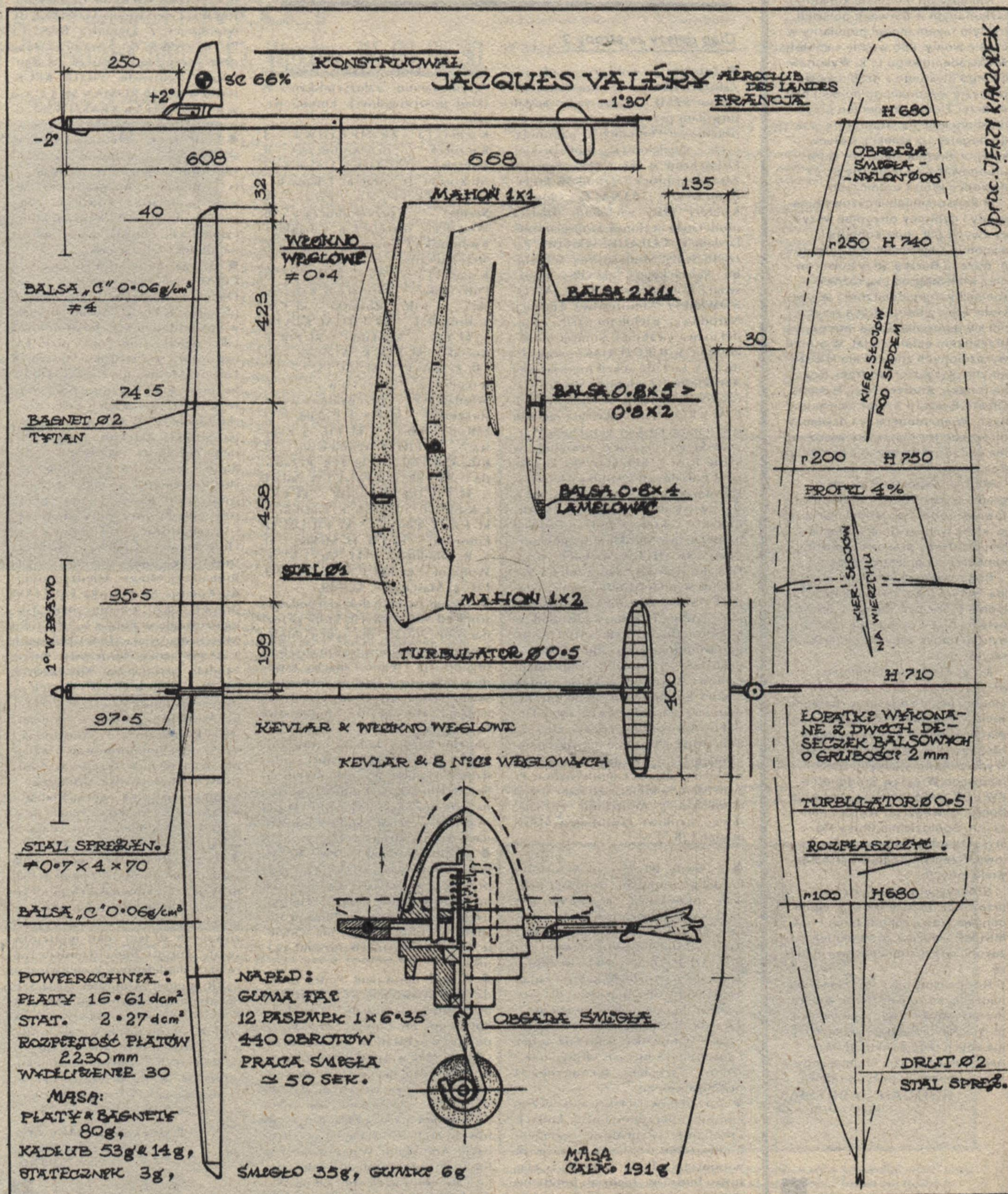
● Delegat Aeroklubu Polskiego do CIAM — FAI wręczył Janowi Ochmanowi przywieziony z obrad plenarnych Puchar Świata zdobyty w klasie modeli F1C. Poinformował także o przyznaniu Polsce przez FAI organizacji w 1991 roku Mistrzostw Europy Modeli na Uwięzi. Oferte bezpośredniej organizacji tej imprezy złożył Aeroklub Częstochowski. Zarząd PZML zaproponował objęcie funkcji dyrektora organizacyjnego mistrzostw świata Andrzejowi Raczce, prezesowi Aeroklubu Częstochowskiego, a jego zastępcy Andrzejowi Ossowskiemu, trenerowi samolotowej kadry narodowej i dyrektorowi Aeroklubu Częstochowskiego. Funkcja dyrektora sportowego powierzona została Romanowi Muszе. Międzynarodowa Komisja Modelarska FAI CIAM przyjęła także wstępne oferty zorganizowania w Polsce w 1992 roku Mistrzostw Świata Modeli Halowych i w 1993 roku Mistrzostw Świata Modeli Szybowców Sterowanych Mechanicznie w kl. F1F i modeli na uwięzi dla juniorów oraz w 1994 roku Mistrzostw Świata w Modelarstwie Kosmicznym. P. Włodarczyk i W. Szanter poinformowali o wydaniu najnowszych Przepisów Sportowych Modelarstwa Lotniczego i Kosmicznego (polska wersja Kodeksu Sportowego FAI), które znajdą się w najbliższych dniach w sprzedaży w sklepach CSH.

● Ze względu na ograniczenia środków finansowych zarząd podjął decyzję, że ekipa naszych modelarzy weźmie w tym roku udział w pięciu, spośród dziesięciu organizowanych w tym roku mistrzostw świata i Europy. Będą to mistrzostwa świata w modelarstwie kosmicznym w ZSRR, modeli swobodnie latających dla juniorów w Jugosławii, makiet w Polsce oraz mistrzostwa szybowców zdalnie sterowanych w Czechosłowacji i modeli swobodnie latających na Węgrzech. Ustalenie składu ekip odbędzie się po przeprowadzeniu zgrupowania kadry narodowej modelarzy, w dniach 3—10 maja w Lesznie.

PAWEŁ WŁODARCZYK
sekretarz generalny
PZML

„LOU TCHANCAYRE" MODEL LATAJĄCY klasy F1B

co w miejscowym słownictwie znaczy tyle co: pasterze owiec chodzący na szczudłach



Konstrukcja JACQUES'a VALERY — znanego francuskiego modelarza — budzi uzasadnione zdziwienie.

Rozpiętość 2230 mm nie jest stosowana przez zawodników w tej klasie.

Bardzo ciekawa technologia zastosowana przy budowie płatów pozwala na stosowanie jej w modelach o mniejszej rozpiętości i większej cięciwie płatów.
Płaty zbudowane z bardzo lekkiej blachy wzmocnione dźwigarami z włókien węglowych. Szeroko zastosowane spoiwa chemoutwardzalne oraz cynoakryzowane.

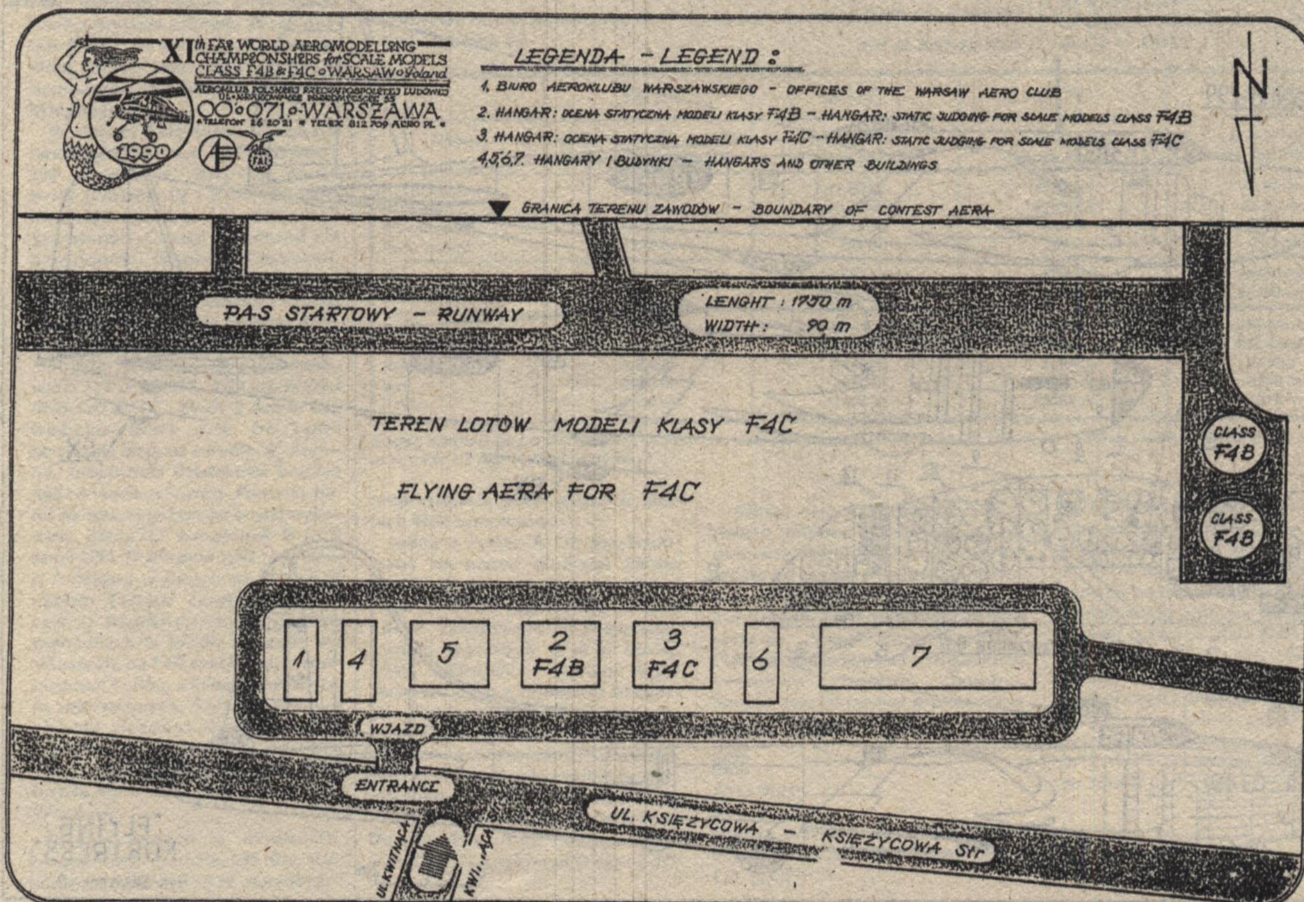
Model może latać (zdaniem konstruktora) w bezwietrznych warunkach po 6 minut — warto zastanowić się czy nie stosować podobnych konstrukcji jako czwartego modelu tzw. dogrywkowego.

JERZY J. KACZOREK



Polski Związek Modelarstwa Lotniczego i Aeroklub Warszawski ZAPRASZAJĄ na MISTRZOSTWA ŚWIATA klas F4 B i F4 C

Polski Związek Modelarstwa Lotniczego i Aeroklub Warszawski zapraszają na Mistrzostwa Świata klas F4B i F4C
Mistrzostwa odbędą się na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego — Bemowo. Program w skrócie:
2 września br. — niedziela
11.00 oficjalne otwarcie mistrzostw; 14.00 — 19.00 ocena statyczna i trening
3 września — poniedziałek
8.00 — 13.00 oraz 14.30 — 19.00 cd. oceny statycznej i trening
4 września — wtorek
8.00 — 19.00 loty w kl. F4C
5—8 września od środy do soboty
8.00 — 19.00 loty
9 września — niedziela
zakończenie mistrzostw
Startuje 26 zawodników w kl. F4B i 56 zawodników w kl. F4C
Niżej plan terenów startowych.



001

A-A

B-B

C-C

B-17 D

"AX"

F-F

G-G

D-D

E-E

0 1 2m

"FLYING FORTRESS"

Rys. Skwarek B.

BOEING 

002

Boeing 299

B-17B

CX

BX

Tablica przyrządów B-17

B-17E

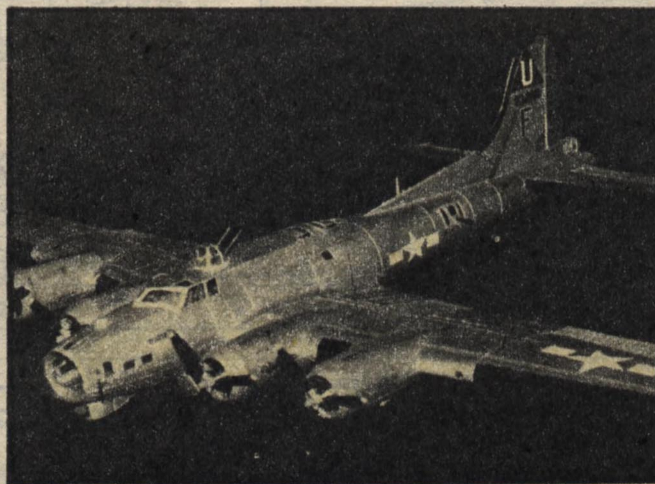
"FLYING FORTRESS"

0 1 2m

Rys. Skwarek B.

„Flying Fortress" — jeden z bardziej znanych samolotów bombowych, trwale zapisany w historii lotnictwa II wojny światowej. „Latającej Fortecy" poświęcono wiele uwagi w lotniczej prasie światowej. Na jej temat napisano wiele w różnych książkach. Niniejsza publikacja to zaledwie krótki wycinek historii z bardzo bogatej biografii tego pięknego samolotu.

SAMOLOT BOMBOWY BOEING B-17 „Flying Fortress"



Kartonowy model bombowca B-17 G, wykonany przez Dariusza Szemika z Kąt. Oleśnica'89.

Fot. M. KRYWIENKO

	YB17	B17C	B17E	B17G
Napęd	4 siln. Wright R-1820-39 o mocy 688 kW każdy	4xR 1820-65 o mocy 883 kW	4xR1820-65 o mocy 883 kW	4x1820-P70 o mocy 883 kW każdy
Rozpiętość	31,63 m	31,63 m	31,63 m	31,63 m
Długość	20,85 m	20,46 m	22,28 m	22,63 m
Wysokość	5,60 m	4,75 m	5,84 m	5,82 m
Pow. nośna	132 m	132 m	132 m	132 m
Masa własna	11115 kg	12568 kg	14659 kg	16400 kg
Masa całkowita	19363,6 kg	21204,5 kg	24090,9 kg	29700 kg
V max	407 km/h	452 km/h	504 km/h	456 km/h
V przelot.	345 km/h	367 km/h	334 km/h	289 km/h
Wznoszenie na	6,5 min	7,1 min	7 min	37 min
wys.	3280 m	3280 m	1640 m	6560 m
Pułap	9950 m	11808 m	12004 m	11676 m

Zasięg maksymalny w wersji B17G — 5450 km. Uzbrojenie wersji B17G — 13 km 12,7 mm + 5000 kg bomb, w wersji B17E 12 km 12,7 mm, 1 km 7,9 mm +,5000 kg bomb

Projekt tego bombowca powstał w zakładach Boeing Aircraft Co. w 1934 r. Prototyp — Boeing 299, oznaczony przez US ARMY — XB--17, oblatał 28.07.1935 r. pilot fabryczny zakładów Boeinga Les R. Tower.

Zbudowano 14 samolotów serii informacyjnej YB-17 i YB-17A, które przechodziły próby w badawczych ośrodkach wojskowych do 1939 r. Po uwzględnieniu zmian konstrukcyjnych wynikających z prób, w 1939 r. rozpoczęto produkcję seryjną samolotu. W latach 1939—41 zbudowano 119 samolotów w wersjach B-17 A, C i D.

7 grudnia 1941 r. lotnictwo amerykańskie posiadało w dywizjonach bombowych 100 samolotów wersji C, D, i E.

Większość z nich znajdowała się w bazach na Pacyfiku.

Po wybuchu wojny z Niemcami Wielka Brytania zakupiła 20 samolotów B-17C i D. W RAF pod oznaczeniem Fortress I uczestniczyły one w bombardowaniu bazy hitlerowskiej Kriegsmarine.

W dalszej kolejności, w ramach umowy Lend-Lease RAF otrzymały 200 samolotów. Były to wersje B-17E (Fortress II) i B-17F (Fortress III). Przydzielono je do uzbrojenia 8 dywizjonów Coastal Command i 2 dywizjonów Bomber Command, Używano ich przeciwko okrętom Kriegsmarine na Atlantyku i Morzu Śródziemnym, a także podczas działań w Afryce Północnej.

W latach 1941 — 43 wyprodukowano 512 szt. B-17E, 3400 szt. B-17F i 4035 szt. B-17G. Kiedy 8 Armia dowodzona przez gen. Ira Eaher otrzymała bazy na terenie W. Brytanii, rozpoczęła działalność bojową nad terytorium Europy. Pierwszy nalot na obszarze Europy został wykonany przez 12 samolotów B-17 8 armii USA 17 sierpnia 1942 r. na stację kolejową w Rouen we Francji. Z czasem Fortece zaczęły uczestniczyć w bombardowaniu obiektów położonych w Belgii, Holandii, we Włoszech, na Bałkanach. Latały również nad Polską, a kilka z nich zostało zestrzelonych. Szczątki jednej z nich do niedawna jeszcze leżały w rejonie Ochotnicy. 18 września 1944 r. ponad 100 samolotów B-17 leciało na zrzuty nad powstańczą Warszawę.

Łącznie Fortece w działaniach europejskich zrzuciły 640 036 ton bomb, zestrzeliły 6659 samolotów nieprzyjaciela przy własnych stratach 4688 samolotów.

Jedną z Fortec B-17E przebudowano na napęd silnikami Allison V-1710-88 w zakładach Lochkeed Vega w 1943. Oznaczono ją jako XB-38. Zbudowano też specjalny wariant eskortowy B-40 o silniejszym uzbrojeniu. Wariant BQ-7 służył do prób z bombami latającymi. Zbudowano też wariant transportowy C-108 oraz wersję fotograficzną F-9. Ponadto Fortece służyły też w lotnictwie cywilnym. Były produkowane w zakładach Boeing Aircraft Co (w Seattle i Washington), Douglas Aircraft Co (w Long Beach — B-17F i G), Lochneed Wega (B-17F i G).

Załoga samolotu składała się z dwóch pilotów, bombardiera, radiooperatora i pięciu strzelców, zależnie od wersji. Konstrukcja samolotu całkowicie metalowa. Kadłub o konstrukcji półskorupowej, pomieszczenia załogi hermetyzowane. Płat wielodźwigarowy, trójdzielny, kesonowy. Podwozie chowane. Śmigło dwuzakresowe przestawiane typu Hamilton Standard.

RYSUNKI:
Rys. 001.
Wersja B-17 D oraz widok krawędzi natarcia skrzydła wersji B-17E i D. („AX")

Rys. 002.
Wygląd prototypu Boeing 299, widok wersji B-17B oraz inny typ osłony dolnego stanowiska („BX") i osłony kółka ogonowego („CX") tej wersji. Widok wersji B-17E.

Rys. 003.
Wersja B-17G
„DX" — późniejszy typ przedniej części osłony kabiny
„EX" — późniejszy typ przedniej części kadłuba (krótsza osłona)
„FX" — inny typ tylnego stanowiska strzeleckiego.

Rys. 004.
Widok z góry B-17D.
„HX" górna część prawego skrzydła w rejonie lotki
„IX" skrzydło i statecznik poziomy B-17E i G
„JX" podwozie główne B-17G
„GX" tylne stanowisko strzeleckie B-17G

Rys. 005.
Widok od spodu B-17D
„KX" — dolna wieżyczka strzelecka B-17G w widoku w kierunku lotu
„LX" — dolna część skrzydła B-17E i G
„MX" — widok prawej burty kabiny pilotów
„NX" — widok kabiny pilotów

Rys. 006.
Malowanie B-17 — przykłady.
Opis kolorów wg. Federal Standard.
1. Prototyp Boeing B299 — czarny nr X 13372 (k)
2. Jeden z pierwszych egzemplarzy B-17B — 1941 r.
3. B-17D w barwach RAF — 1941 rok. Oznaczenie G WP (a i b) — białe nr seryjny RAF (c).
4. B-17E nr 12633 (m) — biały. Znak typu (x) po obu stronach kadłuba, na górnej lewej połówce płata i dolnej prawej połówce płata znak typu (l). Granatowe litery U.S. ARMY na dolnej powierzchni skrzydeł. Na dolnej części prawego skrzydła litery U.S. na dolnej części lewego skrzydła ARMY.
5. B-17G z 381 grupy bombowej — nr 337676 (n) — biały.

Ciąg dalszy na stronie 27

003

B-17G

DX

EX

C-C B-B A-A D-D E-E F-F G-G H-H

FX

0 1 2m

"FLYING FORTRESS"

Rys. Skwarek B.

004

B-17D

GX

HX

IX

JX

0 1 2m

"FLYING FORTRESS"

BOEING



005

B-17D

0 1 2m

28

29

LX

MX

30

31

32

NX

33

34

35

36

KX

"FLYING FORTRESS"

Rys. Skwarek B.

006

1.

X
13372

2.

g

f

a

i

b

c

j

3.

h

4.

k

m

5.

n

e

o

d.

e.

h.

i.

j.

f.

g.

- biały/FS 37778
- czarny/FS 37038
- srebrny/dural/FS 17178
- żółty/FS 33538
- czerwony/FS 31136
- ciemno zielony/FS 34079
- ciemna sienna/FS 30118
- lazurowy/FS 35231
- niebieski/FS 35044
- granatowy/FS 15044
- szary/FS 36134
- ciemna oliwka/FS 34087

l.

ł.

m.
12633

a.
G

b.
WP

c.
AN 523

X k.
13372

n.

o.
VE

5a

5b

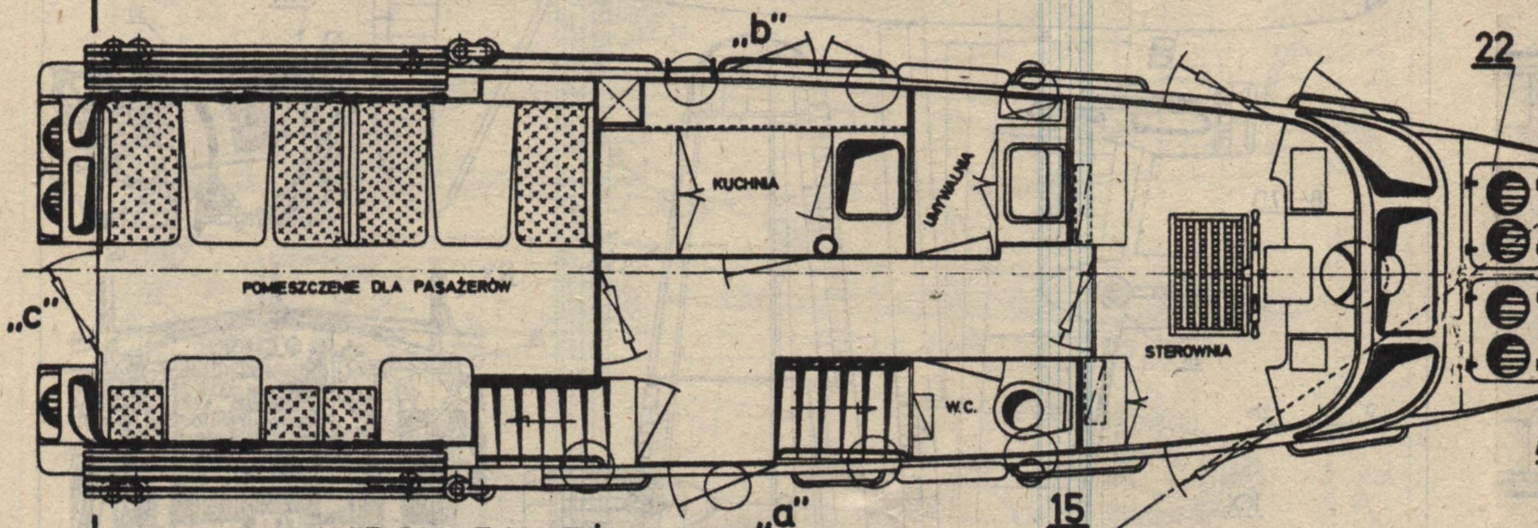
d

"FLYING FORTRESS"

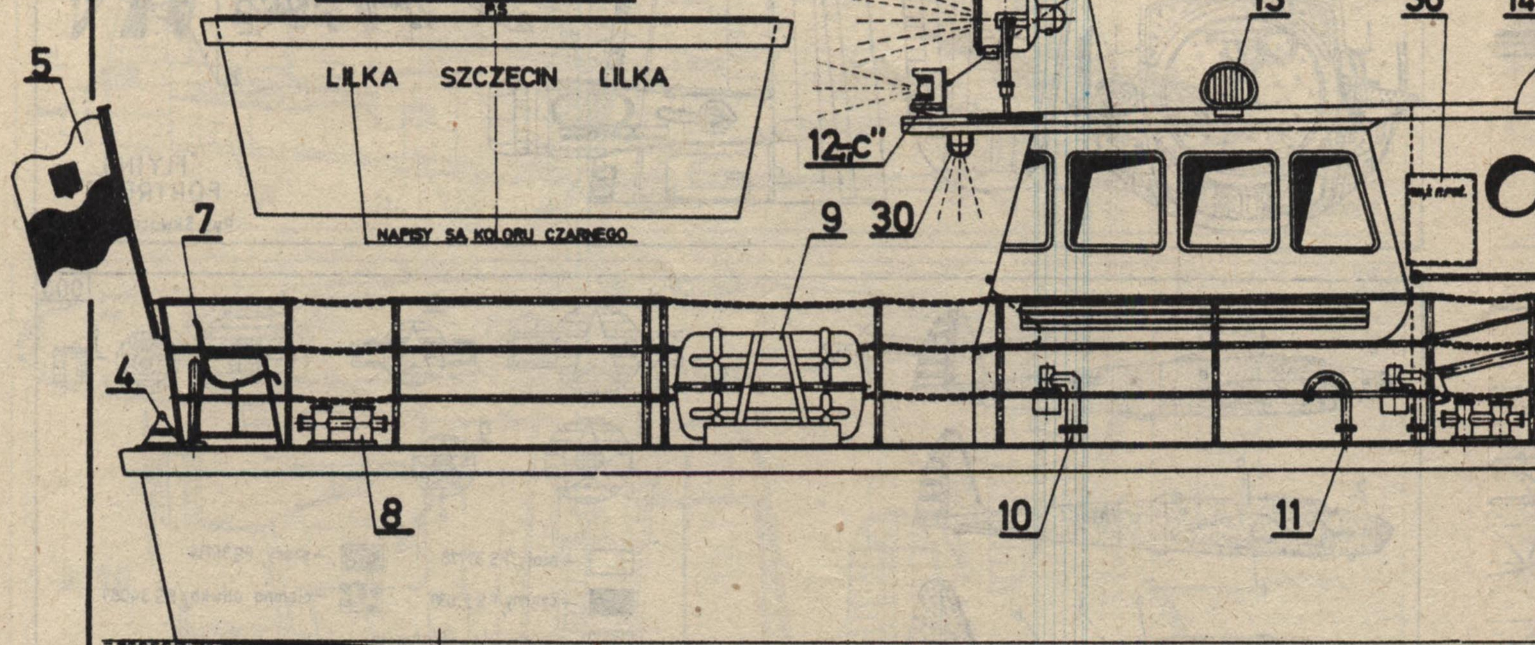
BOEING

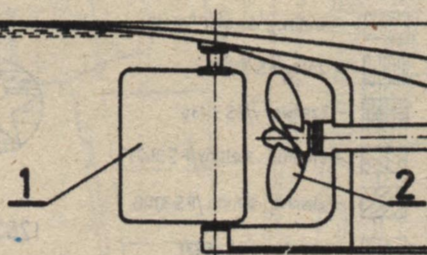
WIDOK POKŁADÓWKI PO ZDJĘCIU DACHU

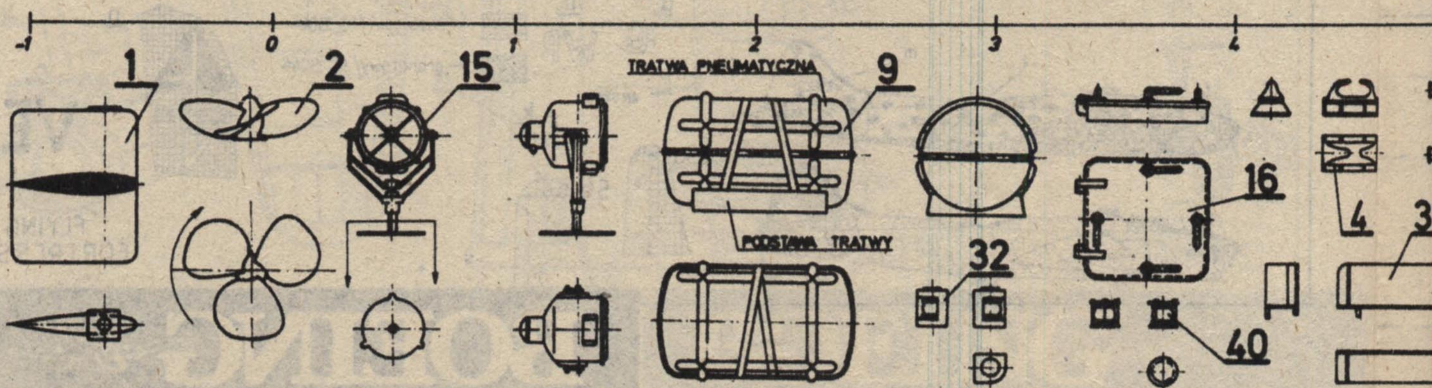
RYSUNEK MASZTU ORAZ JEG
POKAZANY JEST NA ARKUSZU



WIDOK PAWĘŻY







Motorówka inspekcyjna „LILKA”

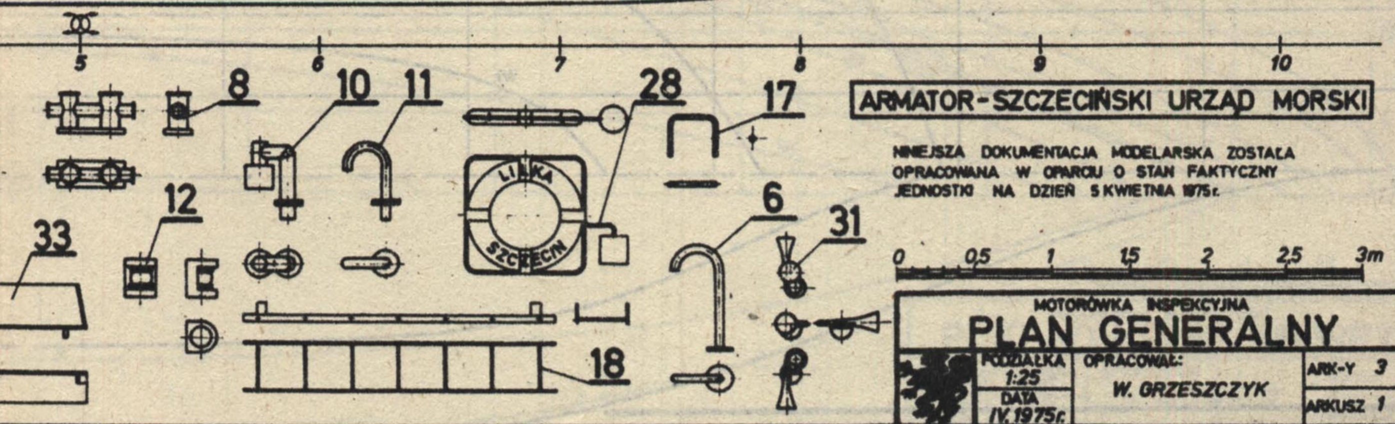
DANE JEDNOSTKI

Długość całkowita Lc 18,10 m; długość między pionami Lpp 16,15 m; szerokość całkowita Bc 4,50 m; szerokość konstrukcyjna Bk 4,30 m; wysokość H 2,80 m; zanurzenie konstrukcyjne Tk 1,50 m; moc silnika głównego N 150 KM; obroty silnika n 1500 obr/min; szybkość V 9 w.

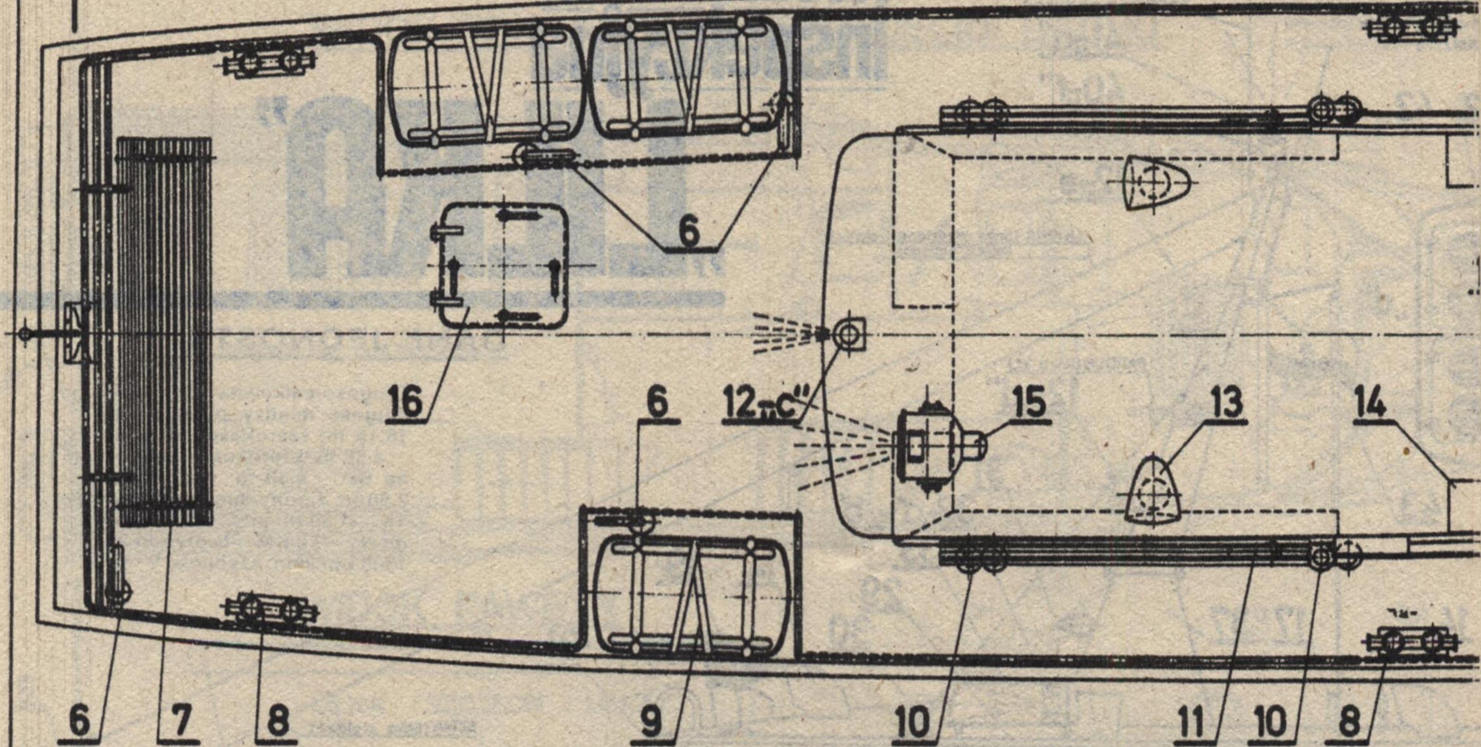
Z JEGO WIDOK
KUSZU 3
ZWÓD (pręt miedziany)
41„g”
40„f”
2 42
12„e”
ANTENA (linka miedziana izolatory koloru białego)
„d”
PARDUN (linka st.)
12„d”
43
31
32„a”„b”
33
29
30
14
19
14
17 37
21
SZTAG (linka stalowa)
KAPITANAT PORTU
PATRZ SZCZEGÓŁ „e” ARKUSZ 3
LILKA
SZCZECIN
LILKA
35 34
28
44
3
18
16
14
12
10
Załamanie

NAPIS „KAPITAN PORTU” WYKONAĆ NA OBU ŚCIANKACH POKŁADÓWKI - PATRZ ARKUSZ 3 (napisy są koloru czerwonego)

DECYMETROWE ZNAKI ZANURZENIA WYKONAĆ NA OBU STRONACH DZIOBU (znaki są koloru białego)

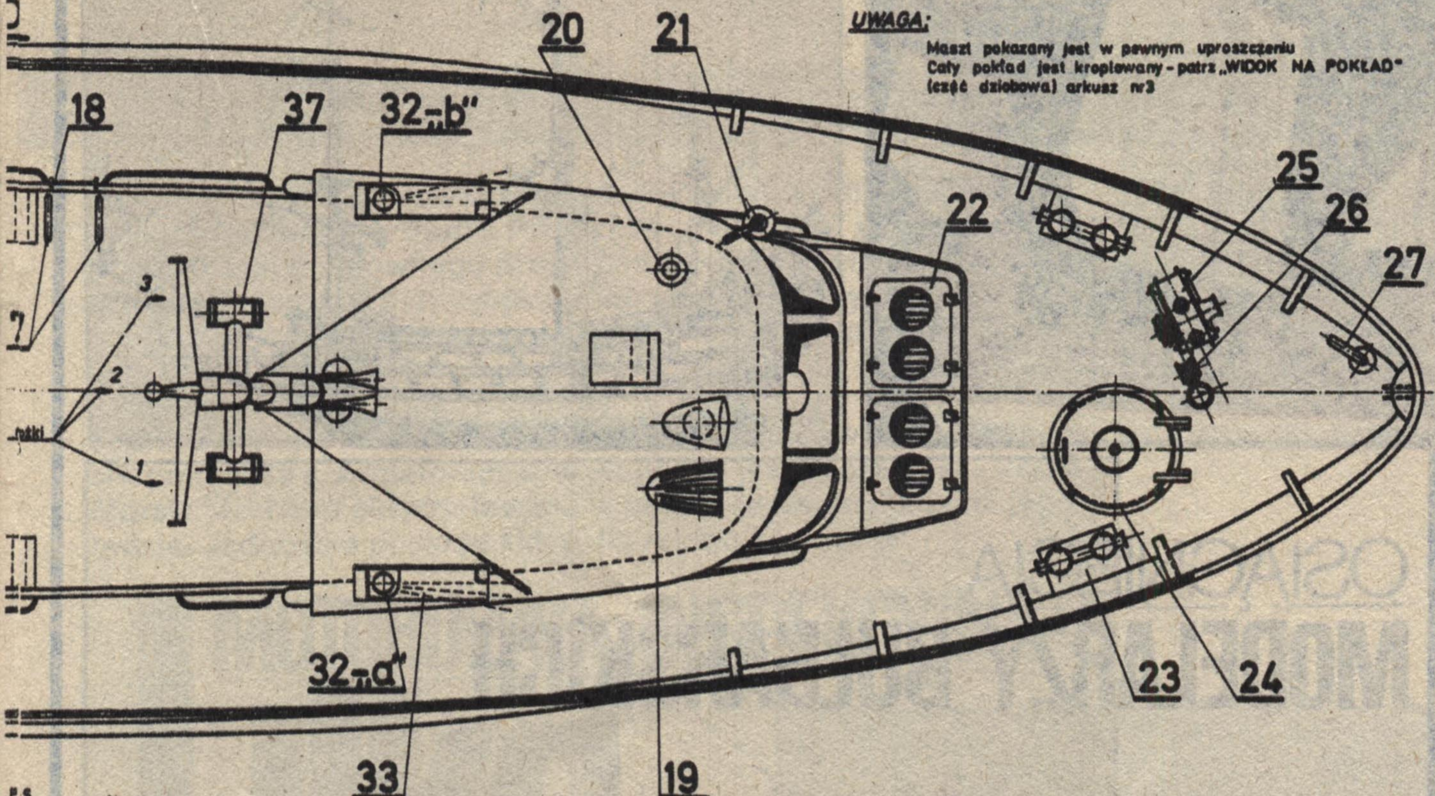


WIDOK NA POKŁAD



LINIE TEORETYCZNE

Pokład
W6
W5
W4
W3
W2
W1
PP
Załamanie
I
II
III
0
1
2
3
Pokład
Pawęż
III
II
I
W6 W5 W4
Pokład
Załamanie
III
II
I
W3
W2
W1

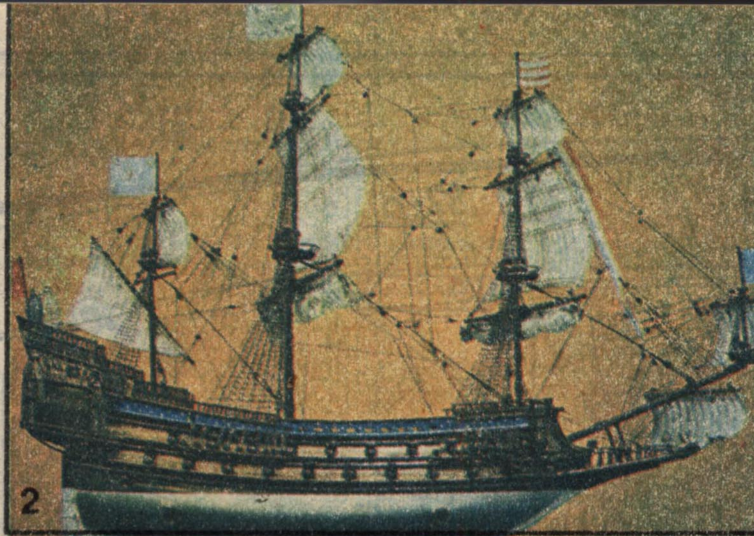


MOTORÓWKA INSPEKCYJNA

POKŁAD I LINIE TEORET.

PODZIAŁKA 1:25	OPRACOWAŁ: W. GRZESZCZYK	ARK-Y	3
DATA IV. 1975 r.		ARKUSZ	2





OSIĄGNIĘCIA MODELARZY BUŁGARSKICH



1. Jedna z wersji okrętu Krzysztofa Kolumba, karawela SANTA MARIA z 1492 r., wykonana przez Stoiczo Wasiliewa w skali 1:50.
2. Inna wersja tego wspaniałego okrętu LA COURONNE wykonana przez Stoiczo Tschanewa w większej skali, mianowicie 1:50.
3. Galera wiosłowo-żaglowa z 1630 r. LA ROYAL w skali 1:100 wykonana przez Petera Wielczewa.
4. Wspaniale prezentujący się model brygu amerykańskiego z 1810 r. LEXINGTON wykonany w skali 1:100 przez Denczo Denczewa.
5. Słynny okręt LA COURONNE z 1626 r. z przebogatym wyposażeniem wykonany w skali 1:250 przez Stoiczo Sławowa.
6. Fregata BERLIN Z 1674 r. w skali 1:50 wykonana przez zdobywcę wielu medali Stoiczo Sławowa.



Bułgarscy modelarze znani są z osiągnięć sportowych w modelarstwie okrętowym. Na każdych mistrzostwach świata NAVIGA wielu z nich staje na podium zwycięzców za swe wyniki z modelami klasy F1, F2, F3.

Nie mniejsze sukcesy odnoszą też na konkursch modeli redukcyjnych statków i okrętów klasy C1 — C4. W komunikatach z mistrzostw tej klasy często powtarzają się nazwiska Nicoli Gerowa, Nenczo Mizurowa, Iwana Marinowa, Manola Manulowa, Wasiliewa Stoitczo, Atanasa Marlewa, Nedelczo Sziszkowa, Georgi Mirowa i innych. Niektórzy z nich zdobyli już po raz trzeci złoty medal i z tym samym modelęm nie mogą już wystąpić na mistrzostwach świata, np:

— Wasiliew Stoiczo — fregata BERLIN z 1674 r,
— Nikola Gerow — kontenerowiec ALEX JOHNSON,
— Denczo Denew — bryg amerykański LEXINGTON z 1810 r.

Aby utrzymać swą pozycję na arenie międzynarodowej, muszą budować coraz to nowe i lepsze repliki okrętów historycznych i statków współczesnych.

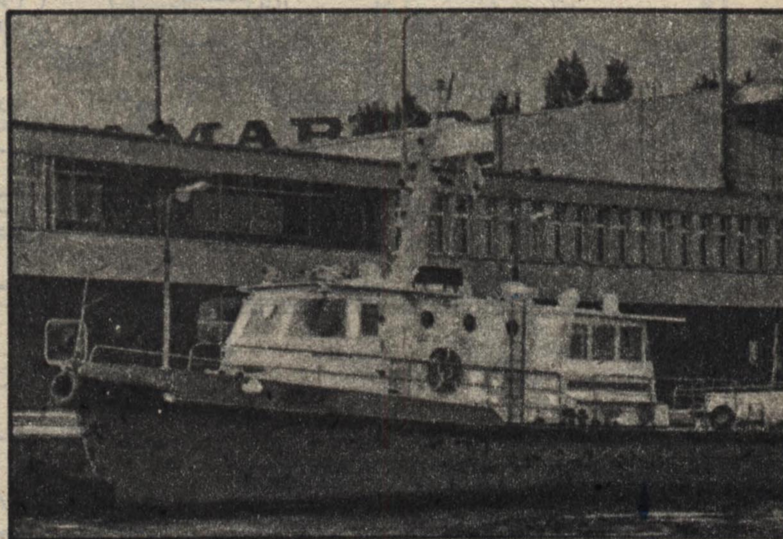
Na załączonych zdjęciach przedstawiamy kilka ich prac wystawionych w klasie C1, tj. modeli statków i okrętów żaglowych, prezentujących najwyższy kunszt modelarski, które doczekały się popularyzacji w postaci kart pocztowych sprzedawanych luzem i w kompletach (1 szt. — 0,12 lewa). Należy przyznać, że jest to wspaniała forma popularyzacji modelarstwa okrętowego, godna naśladowania.





Dokumentacja motorówek inspekcyjnych typu „Mik — 150” została opracowana w Biurze Projektów „PROREM” przez zespół pod kierunkiem głównego projektanta jednostki inż. B. Dziekońskiego. Motorówki były opracowane pod kątem wykorzystania ich do służby inspekcyjnej w portach i na redach portów Gdańska, Gdyni i Szczecina. Całą serię jednostek „Mik — 150” wykonała Stocznia Marynarki Wojennej.
Jedną z nich jest motorówka „Lilka”, której budowę ukończono w sierpniu 1968 r. Armatorem w/w jednostki jest Szczeciński Urząd Morski. Jest ona eksploatowana w porcie szczecińskim i na jego redzie. Jednostka posiada klasę dla rejonu żeglugi „P”.

MOTORÓWKA INSPEKCYJNA „Lilka”



Napęd motorówki stanowi silnik wysokoprężny WOLA DM—150 o mocy 150 KM przy 1500 obr/min., który napędza śrubę poprzez przekładnię redukcyjno-nawrotną o przełożeniu 3,07:1. Przy powyższym pędniku, na spokojnej i głębokiej wodzie, przy sile wiatru do 3 B i stanie morza do 2 B, przy pełnej mocy silnika napędowego, jednostka rozwija szybkość na mili pomiarowej powyżej 9 węzłów.
Zapas paliwa i wody słodkiej wystarczają na ciągłe przebywanie na morzu przez 72 godziny przy pełnym obciążeniu silnika napędowego, co odpowiada zasięgowi pływania ponad 650 Mm.
Wyporność statku przy pełnym stanie zapasów z załogą i 12 pasażerami wynosi 50 ton. Załogę jednostki stanowią 3 osoby. Na statku znajduje się specjalne pomieszczenie dla 12 osób.
Kadłub statku wykonany jest ze stali, całkowicie spawany, o poprzecznym systemie wiązań i łamanych wręgach. Część dziobowa poszycia posiada wzmocnienia do pływania w krze lodowej. Pokładówka wykonana jest całkowicie z blachy PA. Na dachu pokładówki ustawiony jest maszt konstrukcji hydronaliowej stanowiący jednocześnie rurę spalinową kotła c.o.

BUDOWA MODELU

Statek ma doskonałą stateczność, jest prosty w budowie, dlatego też bardzo zachęcam początkujących modelarzy do budowy modelu motorówki inspekcyjnej „Mik — 150” „LILKA”. Model „LILKI” będzie doskonale pływał, a dzięki dużej wyporności nie będzie kłopotu z rozmieszczeniem zasilania i aparatury. Doskonała kolorystyka pozwoli osiągnąć znaczne efekty przy prostej budowie.
Przed przystąpieniem do budowy modelu należy się starannie zapoznać z dokumentacją rysunkową, jak również z opisem technicznym. Opracowana szczegółowa dokumentacja modelarska w podziałce 1:25 dla wszystkich części jest adresowana dla modelarzy początkujących w budowie modeli redukcyjnych.
Modelarze bardziej zaawansowani mogą z powodzeniem wykonać funkcjonujące latarnie, projektory, oprawy oświetleniowe, wyciągarkę kotwiczną (uwaga: wyciągarka ma napęd ręczny wahadłowy), syreny oraz buczek.

Model można budować do startów w klasach EH i F2A.

Kadłub modelu proponuję wykonać z poliestrów wzmocnionych, o których „Modelarz” informował obszernie w numerach 6/73 i 7/73. Wszystkie poręcze, barierki i relingi robimy z drutu lub rurki o średnicy zewnętrznej ∅ 1,20 mm dla podziałki 1:25.

Modelarze, którzy nie mają możliwości wykonania kadłuba z laminatu, mogą go zrobić metodą tradycyjną tj.: wręgi ze sklejki wodoodpornej o grubości 5 – 6 mm, a poszycie z listew sosnowych o przekroju 3 x 8 mm. Należy pamiętać, że kadłub wykonany z drewna bardzo starannie impregnujemy, a całość kleimy klejem wodoodpornym. Pokładówkę proponuję wykonać z białej blachy o grubości 03 — 05 mm, to samo dotyczy również masztu.

MALOWANIE MODELU

(Niżej zamieszczony opis malowania nie uwzględnia kolorów podanych w dokumentacji rysunkowej oraz w zestawieniu)

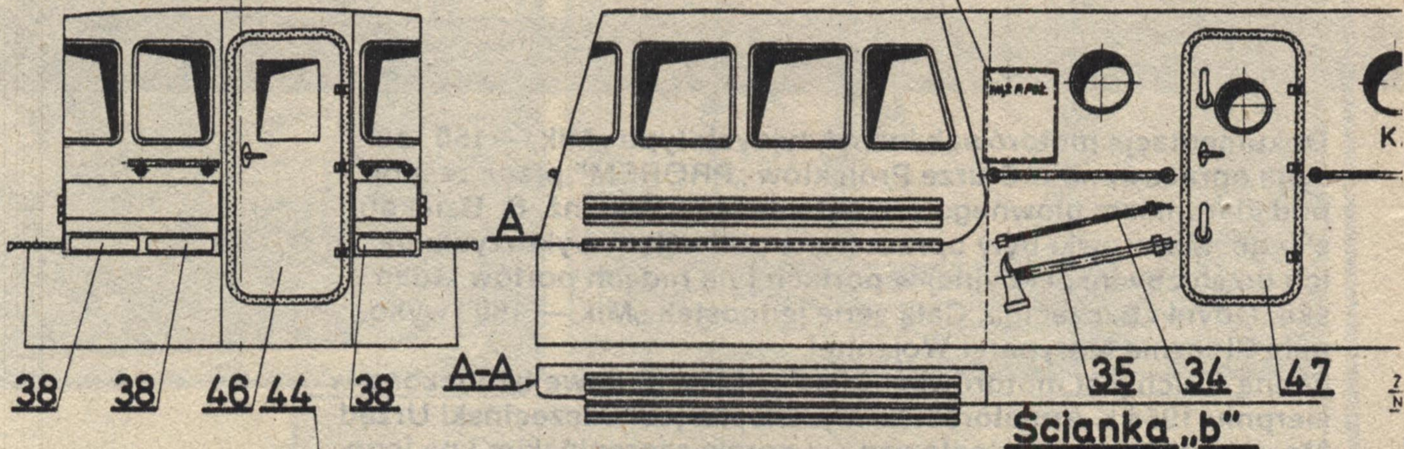
czerwony tlenkowy — część podwodna kadłuba; szary — część nadwodna kadłuba, barierki, łańcuchy ochronne, relingi; biały — cała pokładówka, nadburcie od wewnątrz; zielony — cały pokład, ławki mocowane do ścianek pokładówki; czarny — odbojnica, napisy nazwy statku oraz portu macierzystego.
Pamiętać należy, że po zbudowaniu modelu, a przed przystąpieniem do malowania, model starannie odkurzamy i czyścimy, a elementy metalowe odtłuszczamy. Najpierw malujemy model farbami gruntowymi, a następnie nanosimy warstwy farb nawierzchniowych.

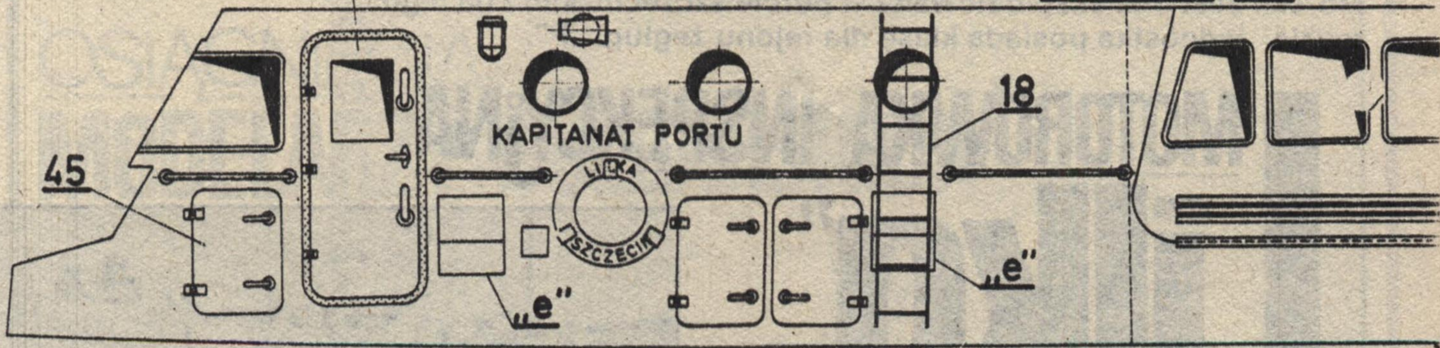
W trakcie budowy modelu należy dbać o staranne wykonanie wszystkich elementów, gdyż tylko takie wykonanie gwarantować nam będzie estetyczny wygląd, doskonałą pływalność, dobre wyniki na zawodach.

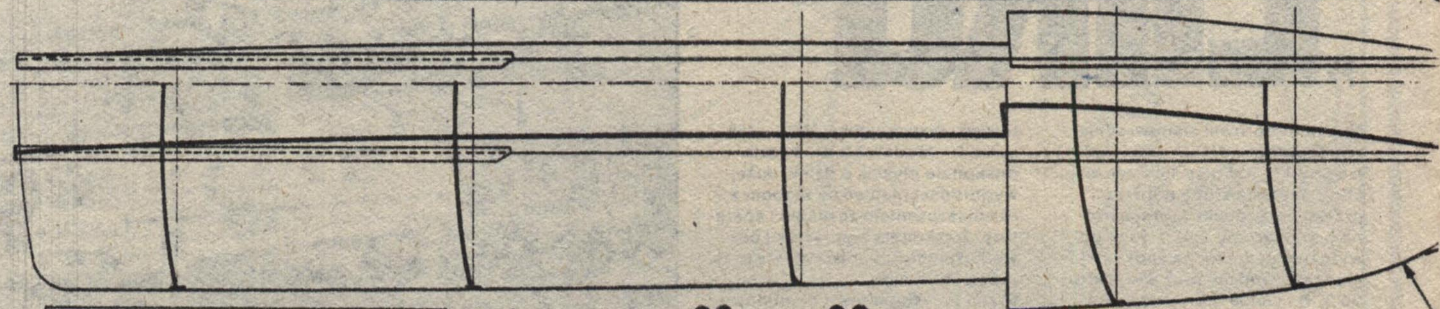
WAWRZYNIEC GRZESZCZYK

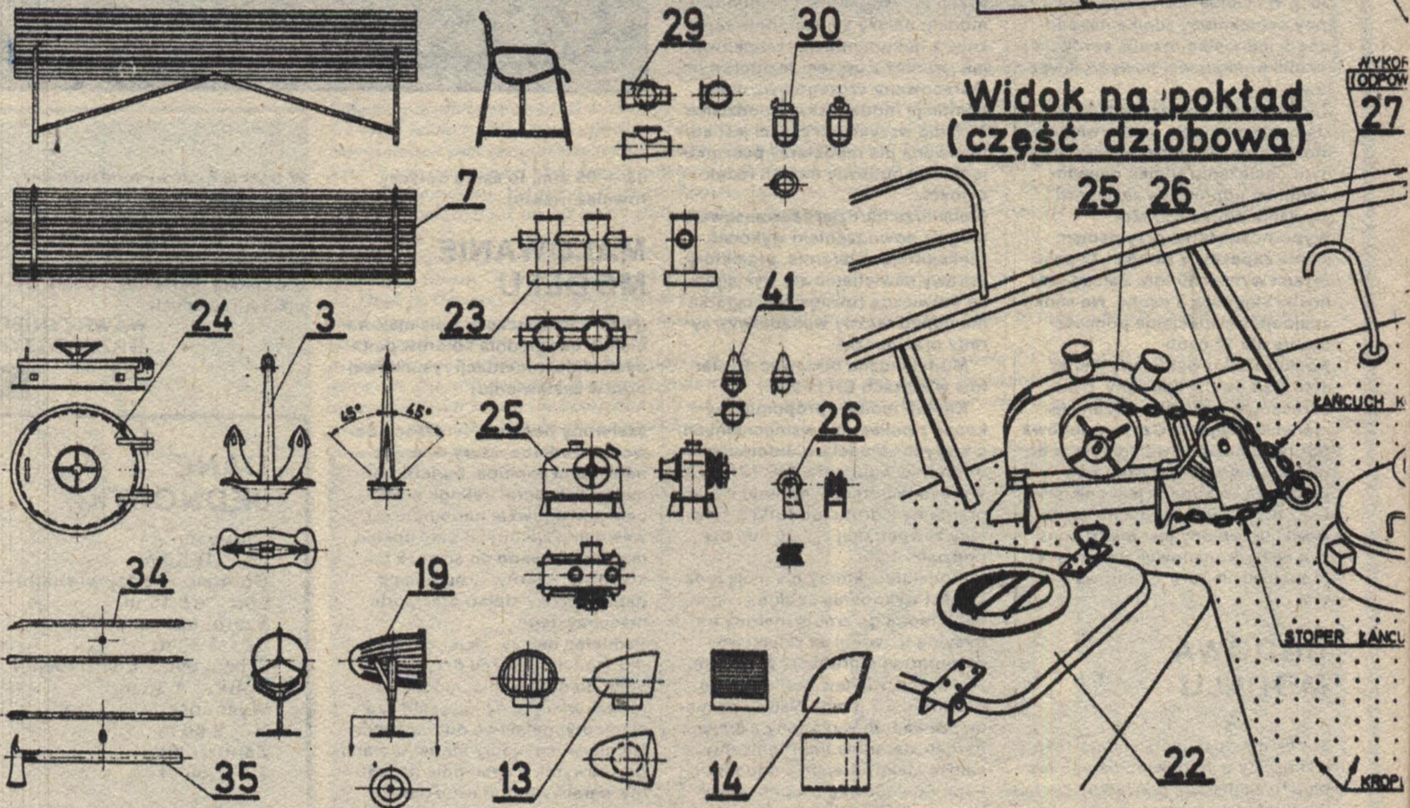
DANE JEDNOSTKI:

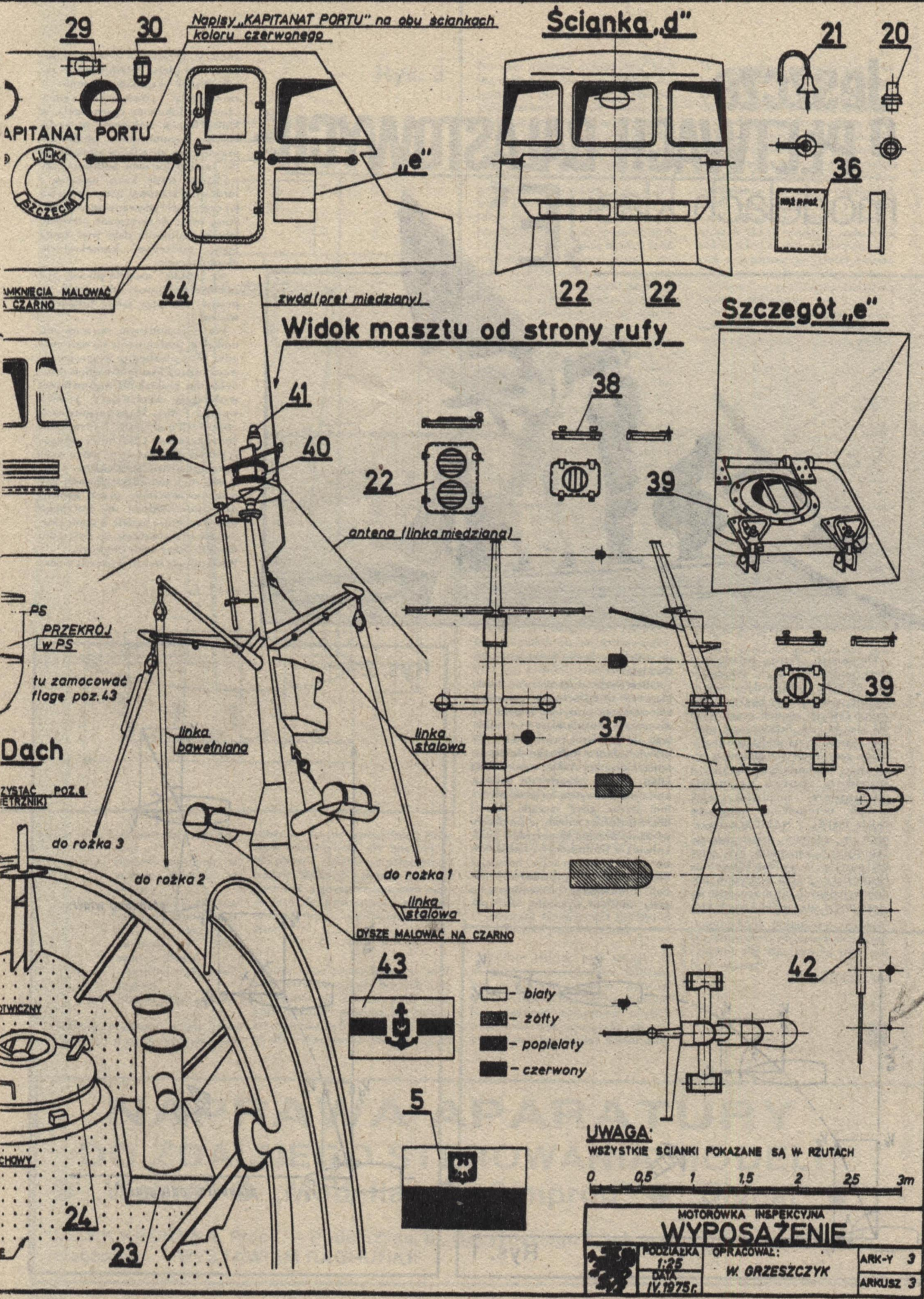
Długość — Lc = 18,10 m
Długość między pionami— Lpp = 16,15 m
Szerokość całkowita — Bc = 4,50 m
Szerokość konstrukcyjna — Bk = 4,30 m
Wysokość — H = 2,80 m
Zanurzenie — T = 1,50 m


Ścianka „c"
Ścianka „a"
36
A
A-A
38
38
46
44
38
35
34
47


Ścianka „b"
45
KAPITANAT PORTU
18
„e"
„e"




29
30
Widok na pokład
(część dziobowa)
27
7
25
26
23
41
24
3
45°
45°
25
26
ŁAŃCUCH
34
19
STOPER ŁAŃCU
35
13
14
22


29
30
Napisy „KAPITANAT PORTU” na obu ściankach koloru czerwonego
KAPITANAT PORTU
LILKA
SZCZECIN
„e”
44
ZAMKNIĘCIA MALOWAĆ NA CZARNO
Ścianka „d”
22
22
21
20
36
Szczegół „e”
zwód (pręt miedziany)
Widok masztu od strony rufy
41
42
40
22
38
39
antena (linka miedziana)
PS
PRZEKRÓJ w PS
tu zamocować flagę poz. 43
Dach
linka bawełniana
linka stalowa
37
39
do rożka 3
do rożka 2
do rożka 1
linka stalowa
DYSZE MALOWAĆ NA CZARNO
43
- biały
- żółty
- popielaty
- czerwony
42
5
24
23
UWAGA:
WSZYSTKIE ŚCIANKI POKAZANE SĄ W RZUTACH
0 0,5 1 1,5 2 2,5 3m
MOTORÓWKA INSPEKCYJNA
WYPOSAŻENIE
PODZIAŁKA 1:25
DATA IV.1975 r.
OPRACOWAŁ:
W. GRZESZCZYK
ARK-Y 3
ARKUSZ 3

Jeszcze o PŁETWACH BALASTOWYCH – modelach klasy „E"



Omawiając „Płetwy balastowe i stery modeli żaglowych" (Modelarz nr 7/89, 9/89, 11/89) podałem orientacyjne powierzchnie boczne płetw współczesnych modeli regatowych dla klas M i 10. Przytoczone wielkości podałem na podstawie materiałów zaczerpniętych głównie z opracowań zachodnioniemieckich i angielskich, opartych na analizie porównawczej pomiarów setek modeli uczestników mistrzostw świata IMYRU i NAVIGA rozegranych w ostatnim dziesięcioleciu. Teoretyczne parametry były więc korygowane w wyniku kilkuletniej eksploatacji. Z tych względów podobnych danych nie można było jeszcze podać dla modeli klasy E, której oficjalny wiek liczył zaledwie dwa lata.

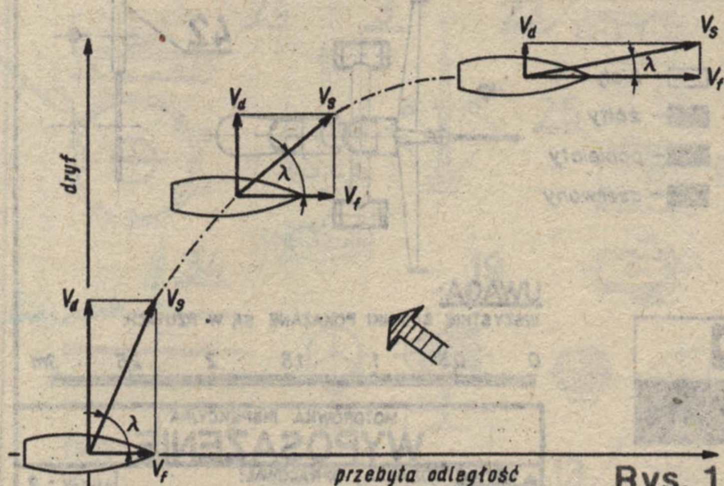
Obserwacje mistrzostwa Polski klasy F5 w Człuchowie (wrzesień 89) nakazują powrócić jeszcze raz do tematu. Regaty klasy F5-E odbywały się przy znikomym wietrze — prawie sztilu, z trudnego do określenia kierunku. Takie warunki dla kilku modeli okazały się barierą, która nie pozwalała im przekroczyć linii startu, gdyż szczątki nocnej bryzy jeziornej znosiły je po prostu w stronę brzegu. Większość — aczkolwiek z trudnością — radziła sobie z pokonaniem trasy. Pomijając błędy w technice prowadzenia modeli, porównanie podwodzia obu grup modeli wykazało, że „pechowcy" przesadzili w redukcji powierzchni płetw balastowych. Przyjęli słuszne skądinąd założenie — zmniejszając powierzchnię zmoczoną, redukujemy opory tarcia, w konsekwencji zyskujemy na szybkości. Rozumowanie absolutnie prawidłowe, ale tylko w odniesieniu do żeglugi kursami pełnymi. Przy trójkątnej trasie kursy baksztag i fordewind stanowią tylko niewielką jej część, zdecydowanie przeważają kursy ostre. Bezkrytyczne przyjęcie takiego założenia dało więc zgoła mało efektywne konsekwencje eksploatacyjne.

Na „Strefie" modele pływały zupełnie prawidłowo — tłumaczyli. Na pewno, ale przy jakiej prędkości wiatru?

We wspomnianym opracowaniu unikałem posługiwania się wzorami, gdyż te są niezbędne wyspecjalizowanym projektantom modeli. Modelarzom praktykom w zupełności wystarczają wypływające z nich wnioski i duża doza racjonalnych obserwacji praktycznych rozwiązań. Spostrzeżenia z Człuchowa nakazują jednak powołać się na jeden wzór i przeprowadzić jego analizę. Efektywny ruch jednostki żaglowej wymaga wytworzenia przez podwodzie odpowiedniej siły bocznego oporu F_B, która będzie w stanie skutecznie przeciwstawić się znoszeniu modelu przez wiatr (dryfowi).

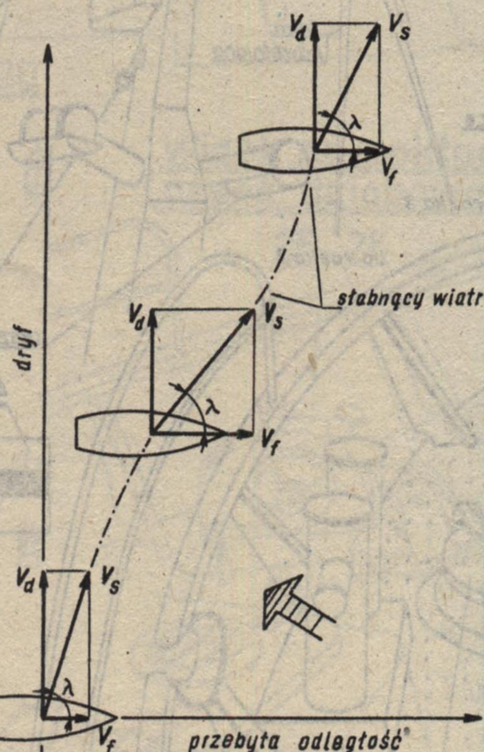
Wielkość siły bocznej określa wzór:

$$F_B = q \times C_B \times V_S^2 \times A$$

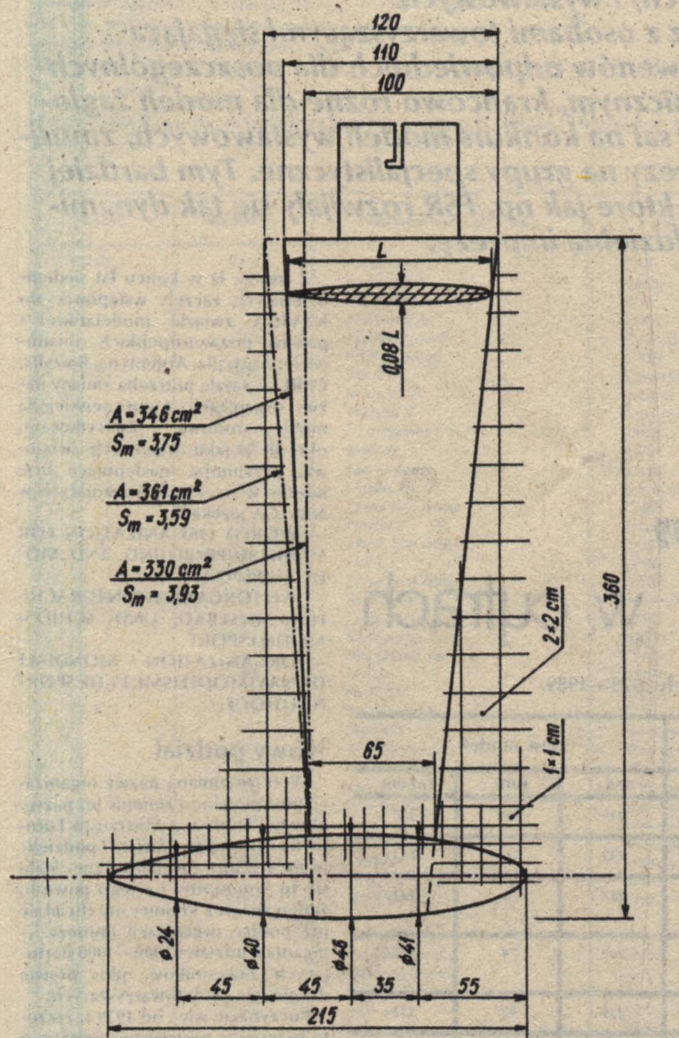


Rys. 1

Rys. 2



Rys. 3



gdzie: F_B — wytwarzana siła boczna

q — ciśnienie prędkości (w wodzie słodkiej 51 kG/m²)

C_B — współczynnik siły bocznej dla danej płetwy, o określonej smukłości i kącie natarcia (dryfu)

V_S — względna prędkość żeglugi

A — powierzchnia płetwy

Ciśnienie prędkości q jest wielkością stałą i w naszym rozumieniu możemy go nie uwzgędniać. Również współczynnik siły bocznej C_B dla płetw o zbliżonych parametrach będzie zbliżony i można go także pominąć. Upraszczając zatem mocno wzór, lecz zachowując jego istotę, możemy go sporowadzić do postaci:

$$F_B = V_S^2 \times A$$

Można więc powiedzieć, że wielkość wytwarzanej siły bocznej zależy wprost od kwadratu prędkości żeglugi i powierzchni płetwy. Im mniejsza będzie szybkość żeglugi, dla wytworzenia takiej samej siły bocznej musimy dysponować płetwą o większej powierzchni, i odwrotnie — przy większej szybkości, powierzchnia płetwy może być mniejsza. Winniśmy zatem dysponować, podobnie jak w przypadku żagli, kilkoma płetwami o zróżnicowanej powierzchni i decydować o założeniu określonej, zależnie od panujących warunków. Taką możliwość uwzględniają przepisy regatowe. Jeśli jednak rozgrywki klasy są rozciągnięte w czasie, musimy się liczyć z ewentualnością bardzo zróżnicowanych prędkości wiatru i dużym ryzykiem wyboru. Z tego względu większość zawodników na świecie, a w Polsce generalnie, stosuje jedną płetwę o w miarę uniwersalnej powierzchni.

Wiadomo, iż na prędkość żeglugi, obok wielu innych czynników, zasadniczy wpływ wywiera szybkość wiatru, która ulega stałym wahaniom. Przyjmijmy, że szybkość wiatru jest stała i zamierzamy płynąć kursem ostrym. Postawiony na wodzie model musi w pierwszym momencie dużą część wytworzonej siły ciągu zużyć na pokonanie bezwładności własnej masy (rysunek 1, pozycja A). Na początku więc wykazuje znaczną prędkość dryfu V_S w stosunku do prędkości żeglugi V_S (poz. A_1). Dopiero po przepłynięciu pewnej odległości zaczyna żeglować z prędkością optymalną w danych warunkach i osiąga zamierzony kurs, na którym wystąpi bardzo wyraźna przewaga prędkości żeglugi nad prędkością dryfu (poz. A_2). Gdy jednak wiatr jest bardzo silny i wykazuje w dodatku tendencję do zanikania, droga modelu siłą rzeczy wydłuża się, bowiem zmniejszająca się prędkość żeglugi nie jest w stanie wytworzyć odpowiednio dużej siły bocznego oporu F_B (rysunek 2), albo też — powierzchnia podwozia, głównie płetwy balastowej jako podstawowej jego części, jest zbyt mała, żeby wytworzyć siłę boczną zdolną w widoczny sposób przeciwdziałać dryfowi.

ANALIZA OBU RYSUNKÓW POZWALA SFORMUŁOWAĆ NASTĘPUJĄCE WNIOSKI:

- *dryf maleje w miarę wzrostu prędkości żeglugi,*
- *słabe warunki wietrzne wymagają stosowania płetwy o większej powierzchni.*

Weźmy jednak pod uwagę, iż zwiększeniu powierzchni zmoczonej towarzyszy wzrost oporów tarcia. Powierzchnia płetwy musi zatem stanowić kompromis między wzajemnie wykluczającymi się wymaganiami. Spróbujmy zatem ustalić optymalne parametry płetwy balastowej dla modelu klasy E. Przepisy klasowe ograniczają jej wysokość do 36 cm, co w pewnym zakresie przesądza o wielkościach pozostałych parametrów. Pomiary spotykanych dotąd konstrukcji potwierdzają, że z reguły wszyscy wykorzystują w pełni dopuszczalny limit. Pewne odchylenia wynikają z niedokładności wykonania, a nie z założeń konstrukcyjnych. Wypracowana w klasach M i 10 smukłość waha się w granicach 3,4—4,0, przy czym częściej przeważają smukłości wyższe. Podobieństwo konstrukcji nakazuje zachować wypracowane smukłości również w klasie E.

Powierzchnię płetwy (wraz z powierzchnią rzutowaną balastu) możemy obliczyć na podstawie wzoru:

$$S_m = \frac{h^2}{A}, \text{ skąd}$$

$$A = \frac{h^2}{S_m}$$

Smukłościom 3,6; 3,7; 3,8; 3,9; 4,0 odpowiadają powierzchnie: 360 cm², 350 cm², 341 cm², 332 cm² i 324 cm². Na wszystkich spotykanych modelach masa ołowianego balastu oscyluje w granicach 2200 g. Powierzchnia jego rzutowanego profilu o kształcie parabolicznym wynosi 71 cm² i musi być uwzględniana w powierzchni całkowitej.

Rysunek 3 pokazuje trzy wersje prostej płetwy trapezowej.

Jako wielkość podstawową proponuje płetwę o powierzchni całkowitej A = 346 cm² i smukłości S_m = 3,75, przy czym nie wyklucza stosowania którejś z dwóch pozostałych. W przypadku bardzo płasko ukształtowanego podwodzia kadłuba, o dużej stateczności kształtu, można stosować płetwę o nieco większej powierzchni, natomiast gdy kadłub jest stosunkowo wąski (ok. 21—22 cm) — o powierzchni mniejszej.

Ostatnio coraz częściej spotyka się głosy wypowiadające się za dalszym zwiększeniem smukłości płetwy powyżej 4,0. Zdecydowane przekroczenie tego współczynnika w klasie E oznacza jednak takie zmniejszenie powierzchni płetwy (ograniczona przepisami wysokość!), która może nie zapewnić wystarczającej siły bocznej F_B przy słabych wiatrach.

K. DZIĘCIELSKI

Do 1978 r. rozgrywane były tylko mistrzostwa Europy NAVIGA (m.in. w 1965 r. w Katowicach — Chorzowie). Urządzano je we wszystkich klasach modeli pływających (z napędem mechanicznym, zdalnie kierowanych, żaglowych) i wystawowych.
Stale zwiększająca się liczba uczestników (wraz z osobami towarzyszącymi sięgająca 600—800 osób) oraz trudności z dobraniem akwenów odpowiednich dla poszczególnych dyscyplin, inne dla modeli z napędem mechanicznym, krańcowo różne dla modeli żaglowych i jeszcze potrzeba znalezienia w pobliżu sal na konkurs modeli wystawowych, zmusiły kierownictwo NAVIGA do podziału tej imprezy na grupy specjalistyczne. Tym bardziej że z czasem powstały nowe klasy (FSR, F6, F7), które jak np. FSR rozwijały się tak dynamicznie, że zaszła potrzeba wydzielenia ich w oddzielną imprezę.

Mistrzostwa Świata modeli pływających NAVIGA grupy „M" w cyfrach

Ilość uczestników w mistrzostwach świata NAVIGA grupy „M" w latach 1979—1989.

Czas	Miejsce	Ilość uczestniczących państw	Ilość obsadzonych klas przez		Ilość modeli		
			sen.	jun.	sen.	jun.	razem
1. 23—31.08.1979	Duisburg RFN	20	23	17	437	146	577
2. 17—23.08 1981	Magdeburg NRD	17	21	16	332	121	453
3. 04—11.07.1983	Stara Zagora Bulgaria	14	21	15	267	76	343
4. 03—11.08.1985	Rotterdam Holandia	16	20	12	249	74	323
5. 07—15.06.1987	Schwerin NRD	15	20	12	239	92	331
6. 19—23.05.1989	Tjanging CHRL	12	19	19	152	31	183

UWAGA *Analizując ww. liczby należy uwzględnić, że: ● mistrzostwa w 1979 r. były rozgrywane jeszcze razem z klasą FSR. ● mistrzostwa rozgrywane w 1989 r. w CHRL, z uwagi na wysokie koszty podróży, miały znacznie ograniczoną ilość uczestników*

Ilość startujących zawodników w kolejnych mistrzostwach świata w poszczególnych klasach, z rozbiciem na seniorów i juniorów

Klasa	I MS		II MS		III MS		IV MS		V MS		VI MS	
	sen.	jun.	sen.	jun.	sen.	jun.	sen.	jun.	sen.	jun.	sen.	jun.
A 1	13	—	11	—	13	—	6	—	8	—	8	—
A 2	8	1	10	—	12	—	6	—	6	—	10	—
A 3	16	—	11	—	14	—	6	—	5	—	10	—
B 1	15	1	15	6	12	4	5	—	9	4	7	3
E H	5	—	11	4	10	4	—	—	—	—	—	—
E K	5	—	11	3	10	—	5	—	5	—	5	—
E X	11	—	17	7	11	5	8	4	11	—	—	—
F1—1kg	18	7	20	7	11	5	19	7	11	5	9	3
F1+1kg	17	11	20	9	12	5	21	4	15	6	5	2
F1—V3,5	21	11	23	7	14	5	11	6	16	8	10	4
F1—V6,5	22	11	17	9	12	4	12	4	10	7	5	—
F1—V15	28	9	24	9	16	4	16	4	14	5	8	—
F2—A	19	8	16	9	16	7	12	9	12	6	12	4
F2—B	17	3	17	6	14	6	15	7	18	4	10	—
F2—C	15	1	14	3	7	2	11	—	11	—	8	—
F3—E	23	15	24	13	20	9	19	9	19	16	10	5
F3—V	20	14	23	13	21	7	18	6	16	15	12	5
F 6	11	2	9	—	9	—	11	—	13	—	7	—
F 7	11	3	10	—	8	—	11	—	13	—	7	—
FSR—E2kg	—	—	15	9	12	4	20	8	14	7	4	4
FSR—E+2kg	—	—	14	7	13	5	17	6	13	9	5	1
FSR—V3,5	40	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
FSR—V6,5	32	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
FSR—V15	43	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
FSR—35	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
RAZEM	431	146	332	121	267	76	249	74	239	92	152	31

Należy uwzględnić zmiany w przepisach ograniczające starty juniorów w niektórych klasach. ● W grupie „M" klasy FSR brały udział tylko na I mistrzostwach świata w Duisburgu. ● W klasach F6 podano ilość startujących zespołów, a nie zawodników.

Z uwagi, iż w końcu lat siedemdziesiątych zaczęły wstępować do NAVIGA związki modelarskie z państw pozaeuropejskich, mianowicie: Australia, Argentyna, Brazylia, ChRL — zaszła potrzeba zmiany nazwy organizacji, z europejskiej na miedzynarodową. Zdecydowano określić ją jako organizację światową, przyjmując następujące brzmienie w trzech obowiązujących w NAVIGA językach:
— WORLD ORGANIZATION FOR MODELSHIPBUILDING AND MODELSHIPSPORT
— WELTORGANISATION FUR SCHIFFSMODELLBAU UND SCHIFFSMODELLSPORT
— ORGANIZATION MONDIALE DE NAVIMODELISME ET DE SPORT NAUTIQUE.

Nowy podział

Wraz ze zmianą nazwy organizacji postanowiono zmienić też nazwę głównej imprezy z Mistrzostw Europy na Mistrzostwa Świata i podzielić je na 4 grupy specjalistyczne. Stało się to konieczne, i z tego powodu żaden związek krajowy nie chciał się już podjąć organizacji imprezy — giganta z udziałem 800—1000 startujących zawodników, plus prawie drugie tyle osób towarzyszących.

Poczynając więc od 1979 r. zaczęto rozgrywać mistrzostwa świata w 4 grupach specjalistycznych, a mianowicie:

1. Grupa „M"

— modele z napędem mechanicznym i zdalnie kierowane z udziałem klas A,B,E,F1,F2,F3,F6,F7 i FSR—E.

2. Grupa „S"

—modeli jachtów żaglowych klas D/klasycznych, bez RC, zaniechanej następnie w 1984 r. i F5 — zdalnie kierowanych.

3. Grupa FSR

— modeli pływających zdalnie kierowanych do jazd zespołowych (początkowo tylko FSR—V, a poczynając od 1988 r. również FSR—H).

4. Grupa „C"

— redukcyjnych modeli wystawowych statków i okrętów, przyjmując dla tej grupy określenie: zawodów-konkursu.

Szczegóły podziału na klasy, wymagania sportowe i organizacyjne są dokładnie omówione w książce Kazimierza Dzięcielskiego wydanej w 1988 r. pt. „Modelarstwo pływające" (która powinna się znajdować w każdej modelarni LOK i dlatego nie rozwijam tego tematu).

Chcę natomiast przedstawić bliżej rozwój ilościowy grupy „M", która gromadzi na starcie mistrzostw świata przedstawicieli największej ilości

państw, a co za tym idzie zawodników i modeli (podobne analizy innych grup może doczekają się opracowań w następnych latach). Ma to na celu prześledzenie przez zainteresowanych stanem obsadzenia tych klas przez związki krajowe, ilości uczestniczących w nich zawodników i możliwości własnych analiz oraz porównań swoich osiągnięć w tych klasach.

UWAGA

1. zawody w klasie F1-V2,5, F1-V5 były rozgrywane do 1983 r. Po tym nastąpiła zmiana na F1-V3,5, F1-V6,5 (nie jest to więc omyłka w druku).

2. Czasem występuje to samo nazwisko i imię w tej samej klasie i grupie wiekowej na tych samych mistrzostwach, co wynika z faktu, że ojciec i syn mają te same imiona i nazwiska (np. wyniki w F3-E w 1985 r. 2 x P. Novotny).

3. W zestawieniu uwzględniono tylko klasy ściśle wymierne, pomijając celowo np. klasę EF-A, B i C, gdzie o zwycięstwie decyduje suma punktów za ocenę i pływanie. Jeśli kogoś będą interesowały wyniki i w pozostałych klasach np. A, B, E, F2, FSR — może je otrzymać na listowne zapytanie.

4. Proszę szczególnie zwrócić uwagę na rubrykę określającą przynależność państwową zawodnika, celem wyciągnięcia wniosków, kto przoduje w poszczególnych klasach, kogo najbardziej należy obserwować i z zawodników którego państwa należy brać przykład.

JAN MARCZAK

Zdobywcy I miejsc w kolejnych mistrzostwach świata NAVIGA w poszczególnych wymiernych klasach i ich wyniki.

Klasa	Rok MS	Nazwisko zawodnika	Państwo	Wynik
F1-V2,5	1979	Baitlerova Z.	CSR	19,2 s. Junior
		Paultraxl A.	Austria	17,5 s. Senior
	1981	Kolb H.	RFN	19,8 s. Junior
		Lanzman A.	ZSRR	15,9 s. Senior
	1983	Frederikson P.	Szwecja	18,84 s. Junior
		Su Jian Xiang	CHRL	15,56 s. Senior
F1-V5	1979	Härd U.	Szwecja	20,0 s. Junior
		Schmidt R.	Austria	16,9 s. Senior
	1981	Wählin B.	Szwecja	18,1 s. Junior
		Czuchalenko S.	ZSRR	15,8 s. Senior
	1983	Kolb H.	RFN	19,17 s. Junior
		Tan Li Feng	CHRL	15,33 s. Senior
F1-V3,5	1985	Undin P.	Szwecja	16,1 s. Junior
		Zhou Jian Ming	CHRL	13,4 s. Senior
	1987	Undin P	Szwecja	14,6 s. Junior
		Zhou Jian Ming	CHRL	13,1 s. Senior
	1989	Li Z.J.	CHRL	14,1 s. Junior
		Zhou Jian Ming	CHRL	11,9 s. Senior
F1-V6,5	1985	Andresen J.	Szwecja	17,0 s. Junior
		Tang Li Feng	CHRL	12,9 s. Senior
	1987	Riedel D.	NRD	14,6 s. Junior
		Hai Quing Fu	CHRL	13,0 s. Senior
	1989	Li Z.J.	CHRL	14,1 s. Junior
		Pu H.Q.	CHRL	11,6 s. Senior
F1-V15	1979	Baitlerova Z.	CSR	18,2 s. Junior
		Ingloff P.	Szwecja	14,1 s. Senior
	1981	Wahlatrön T.	Szwecja	14,8 s. Junior
		Ingloff P.	Szwecja	14,0 s. Senior
	1983	Frederikson P.	Szwecja	15,9 s. Junior
		Peterson G.	Szwecja	13,2 s. Senior
	1985	Frederikson P.	Szwecja	13,1 s. Junior
		Peterson G.	Szwecja	12,6 s. Senior
	1987	Undin P.	Szwecja	12,6 s. Junior
		Bing Yu	CHRL	11,7 s. Senior
	1989	Hu S.G.	CHRL	11,1 s. Senior
				(Juniorów nie było)
F1-E1kg	1979	Holder D.	Anglia	20,5 s. Junior
		Kalistratow G.	ZSRR	20,4 s. Senior
	1981	Plettenberg U.	RFN	21,1 s. Junior
		Harvey D.	Anglia	17,5 s. Senior
	1983	Iske M.	RFN	22,0 s. Junior
		Lahner H.	RFN	19,0 s. Senior
	1985	Weichaus H.	RFN	18,7 s. Junior
		Lehner H.	RFN	17,0 s. Senior
	1987	Ferrari M.	RFN	18,2 s. Junior
		Plattner H.	RFN	15,4 s. Senior
	1989	Sasvari Z.	Węgry	16,4 s. Junior
		Jian J.D.	CHRL	13,8 s. Senior
F1-E1kg	1979	Holder D.	Anglia	20,3 s. Junior
		Lakner G.	Austria	18,8 s. Senior
	1981	Bromham R.	Anglia	17,9 S. Junior
		Kalistratow G.	ZSRR	16,2 s. Senior
	1983	Engelhart F.	RFN	17,5 s. Junior
		Lakner G.	Austria	15,6 s. Senior
	1985	Krischik H.	RFN	15,4 s. Junior
		Benecken J.	RFN	14,1 s. Senior
	1987	Krischik H.	RFN	15,0 s. Junior
		Guang W.L.	CHRL	12,8 s. Senior
	1989	Krischik H.	RFN	17,1 s. Junior
		Huang X.S.	CHRL	12,5 s. Senior
F3-E	1979	Bertok L.	Węgry	142,1 pkt. Junior
		Christov J.	Bulgaria	143,2 " Senior
	1981	Meusel K.	RFN	141,3 " Junior
		Christov J.	Bulgaria	143,8 " Senior
	1983	Vogel S.	RFN	143,28 " Junior
		Popov S.	Bulgaria	144,0 " Senior
	1985	Novotny P.	CSR	143,5 " Junior
		Novotny P.	CSR	143,5 " Senior
	1987	Brazdil Z.	CSR	142,96 " Junior
		Wu Hui	CHRL	144,18 " Senior
	1989	Zhang X.R.	CHRL	144,86 " Junior
		Lu Wei Feng	CHRL	146,78 " Senior
F3-V	1979	Bertok I.	Węgry	141,7 " Junior
		Bosworth A.	Anglia	142,9 " Senior
	1981	Karlsson M.	Szwecja	143,6 " Junior
		Abraham G.	Węgry	143,5 " Senior
	1983	Novotny P.	CSR	142,44 " Junior
		Karlsson M.	Szwecja	144.04 " Senior
	1985	Weichaus D.	RFN	140,8 " Junior
		Mrazek M.	CSR	143,6 " Senior
	1987	Brazdil Z.	CSR	144,31 " Junior
		Zhao L.Ch.	CHRL	146,04 " Senior
	1989	Qin Weiqiang	CHRL	145,62 " Junior
		Lu Weifeng	CHRL	146,82 " Senior

BOEING B-17

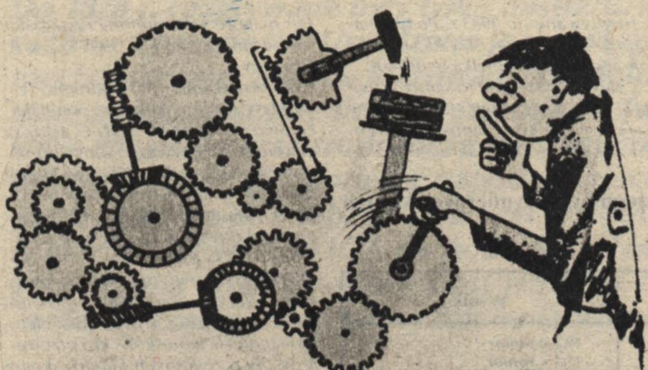
Ciąg dalszy ze str. 13

5 a — góra prawego statecznika (lewy identyczny).
5 b — górna część powierzchni prawego skrzydła (lewa identyczna).

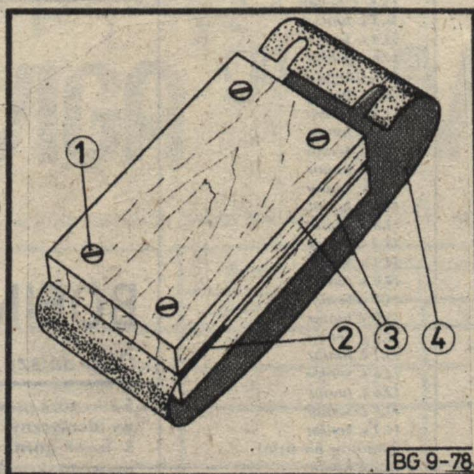
OPIS OZNACZEŃ CYFROWYCH NA RYS. 001 — 005.

1. Reflektor do lądowania; 2. Wloty powietrza do sprężarki; 3. Woltomierz; 4. Światełka sygnalizacyjne układu hydraulicznego; 5. Wskaźnik kursu; 6. Wysokościomierz; 7. Prędkościomierz; 8. Sztuczny horyzont; 9. Wskaźnik położenia; 10. Wskaźnik ciśnienia paliwa; 11. Wskaźnik ciśnienia oleju; 12. Wskaźnik temperatury oleju; 13. Wariometr; 14. Obrotomierz; 15. Wskaźnik temperatury cylindrów; 16. Wskaźnik temperatury powietrza sprężarki; 17. Kontrola silników; 18. Białe światło pozycyjne z obu stron; 19. Deflektor ognia; 20. Drzwi strzelca ogonowego; 21. Drzwi załogi; 22. Końcówka anteny; 23. Drzwi bombowe; 24. Drzwi załogi; 25. Niebieskie światło do lotów w formacji; 26. Powierzchnia przeciwoblodzeniowa; 27. Sloty wentylacyjne gorącego powietrza od chłodnicy oleju i sprężarki; 28. Sprężarka; 29. Powierzchnia przeciwoblodzeniowa; 30. Regulator dopływu powietrza; 31. Końcówka rozrusznika; 32. Fotel pilota; 33. Dźwignie sterowania silnikami; 34. Wolant; 35. Kolumna wolantu; 36. Sterownica nożna.

Opracował: BOGUSŁAW SKWAREK



BUDUJEMY SAMI



ŚCIERAK

Kto zajmuje się modelarstwem, wie doskonale jak bardzo przydatnym narzędziem, przy tego rodzaju zajęciach jest ścierak. Ścierak, w odróżnieniu od dużej ilości potrzebnych w innym przypadku pilników, daje nam możliwość zastąpienia ich przez łatwą wymianę odpowiednich papierów ściernych potrzebnych do poszczególnych operacji.

Ścierak przedstawiony na rysunku jest bardzo prosty, a więc i łatwy do wykonania. Składa się on z dwóch prostokątnych deseczek, oznaczonych na rysunku numerami 3, odpowiednio przystosowanego paska papieru ściernego (4) oraz czterech wkrętów (1) z niewidocznymi na rysunku nakrętkami i podkładkami. Nakrętki w ścieraku możemy zastąpić odpowiednimi dwoma paskami blachy o grubości 3–4 mm. Paski takie wpuszczamy do wykonanych uprzednio podłużnych otworów w deseczce dolnej (3).

Ponieważ dolna powierzchnia deski musi być równa, zabezpieczamy ją więc w sposób odpowiedni. Do tego celu posłuży nam kawałek sklejki o tych samych wymiarach co i deseczki (3), a o grubości 2-3 mm. Deseczkę wykonaną ze sklejki przyklejamy klejem Wikol do deseczki dolnej. Naturalnie, że przedtem mocujemy w tej drugiej płaskowniki z wywierconymi i nagwintowanymi już poprzednio otworami. Płaskowniki takie przed umocowaniem malujemy, aby zabezpieczyć powierzchnię przed korozją.

Inną wersją łączenia może być wykorzystanie, tak jak pisałem na początku, odpowiednich nakrętek. Aby jednak nakrętki takie już po zaklejeniu nie przekręcały się wciskamy je w przygotowane uprzednio dłutkiem, sześciokątne dopasowane otwory. Po wciśnięciu nakrętek mocujemy je dodatkowo żywicą epoksydową lub jakimś innym podobnym klejem dwuskładnikowym np firmy Libella.

Otwory dla 4 wkrętów (1), wiercimy jednocześnie w obu deseczkach. W desce górnej (3) nawiercamy na odpowiednią głębokość zwiększone otwory umożliwiające schowanie się w nich łbów, wkrętów (1) tak aby nie wystawały ponad powierzchnię.

Deseczki (3) najlepiej jest wykonać ze sklejki o grubości 10 mm. Gotowe prostokąty szlifujemy, a następnie pokostujemy. Pokostowanie wykonujemy w celu zabezpieczenia powierzchni przez nadmiernym ich brudzeniem. Krawędzie boczne wszystkich trzech deseczek szlifujemy po uprzednim ich skręceniu wkrętami (1).

W celu szybkiej wymiany papieru robimy sobie zapas pasków w odpowiednich ilościach i asortymencie. W paskach tych robimy odpowiednie nacięcia umożliwiające nam mocowanie ich w ścieraku. Gotowe paski mocujemy najpierw z jednej, a następnie z drugiej strony po ich uprzednim dobrym ułożeniu i naciągnięciu.

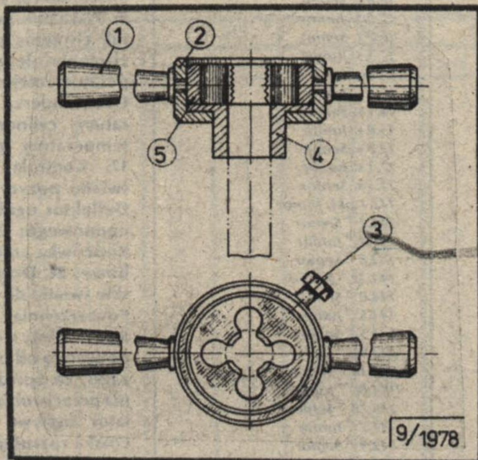
Dla ułatwienia, ze względu na stosunkowo mały koszt, radzę od razu wykonać sobie co najmniej dwa takie ścieraki. Mocujemy wtedy w jednym z nich papier o grubszych ziarnach (do obróbki wstępnej) i drobniejszych w drugim. Ten drugi wykorzystywać będziemy do obróbki końcowej.

Ścieraki takie mogą być różnej wielkości dlatego też w rysunku nie podaję żadnych wymiarów. Dla wygodniejszego trzymania ścieraka w ręku radzę górne krawędzie wierzchnie deseczek (3) lekko zaokrąglić papierem ściernym.

Nacięcia w papierze ściernym wykonujemy przy pomocy wycinaka otworów o odpowiedniej średnicy (większa o 1 mm od średnicy wkrętów) i nożyczek lub ostrego noża modelarskiego.

Do opracowania tego artykułu wykorzystałem materiały opublikowane w miesięczniku Popular Science z własnej, podręcznej biblioteczki technicznej. Wzorowe wykreślenie rysunku w oparciu o rozpracowaną podkładkę zawdzięczamy uprzejmości Jerzego Maciejewskiego z ZG APRL.

■



O NARZYNCE DO GWINTOWANIA, ALE NIECO INACZEJ

Narzynka do gwintowania różnych prętów i rurek nie jest już nowością w naszych modelamiach. Kto jednak posługuje się tym narzędziem wie, ile kłopotu jest z wykonaniem dobrego gwintu. Bardzo często po wykonaniu bardzo żmudnej pracy, okazuje się, że gwint nasz został wykonany pod niewłaściwym kątem. Sytuacje takie powoduje niezbyt dokładne prowadzenie narzędzia. Naturalnie, że najlepiej jest wykonywać gwint wykorzystując do tego tokarkę. Nie zawsze jest ona jednak w naszym posiadaniu i nie każdy ma prawo tym narzędziem się posługiwać. Należy przez to rozumieć nabycie odpowiednich umiejętności niezbędnych do prawidłowego i bezpiecznego posługiwania się tym narzędziem.

Dla ułatwienia proponuję wykonanie odpowiedniego gniazda (2) i kilku wkładek (4). Z rysunku zaczerpniętego z radzieckiego czasopisma Modelist Konstruktor jasno wynika idea tego urządzenia. Gniazdo do mocowania narzynek oraz tuleje wykonane muszą być przy wykorzystaniu tokarni i przez dobrego fachowca.

Ponieważ narzynki zblokowane w pewnych grupach posiadają jednakową średnicę zewnętrzną wykonujemy dla każdej takiej grupy jedno gniazdo (2), a dla każdej narzynki osobno odpowiednią tuleję (4). W gnieździe wykonujemy 3 otwory, które później gwintujemy odpowiednimi gwintownikami M4 lub M5. Posłużą nam one do wkręcenia 2 kołków prowadzących (1) oraz wkrętu mocującego narzynkę (3). Na rysunku wkręt mocujący to po prostu wkręt z łbem sześciokątnym. Aby wyglądało to lepiej możemy łeb odciąć, a w pozostałej części wkręta (3) wykonać piłką do metalu szczelinę umożliwiającą wkręcanie odpowiednim wkrętakiem.

Ewentualne luzy pomiędzy gniazdem i tuleją likwidujemy wykorzystując do tego odpowiednie pierścienie lub podkładki metalowe.

Tuleja (4) nakładana na pręt lub rurkę przeznaczone do gwintowania umożliwia wykonanie gwintu w sposób prawidłowy.

BOGDAN GABRYSIAK

■

Z kraju i ze świata

W wyniku zmian organizacyjnych w LOK

z dniem 1 marca 1990 r nowym szefem modelarstwa został ppłk Tadeusz Wojdas, któremu powierzono obowiązki kierownika Działu Łączności i Modelarstwa ZG LOK. Dotychczasowy kierownik Działu Modelarstwa ZG ppłk inż. Andrzej Kłoszewski nie rozstał się jednak z modelarstwem, przechodząc służbowo na inne stanowisko w ZG LOK pozostał nadal sekretarzem Centralnej Komisji Modelarstwa LOK.

W związku z przygotowaniami do sezonu sportowego 1990 r.

odbyło się szereg spotkań zespołów specjalistycznych modelarstwa LOK, podczas których poruszane były sprawy organizacyjne oraz przyszłości szkolenia i sportów modelarstwa LOK. I tak:

— 22.03.90 — odbyło się zebranie Centralnej Komisji Modelarstwa LOK.

— 31.03.90 — narada członków Kolegium Sędziów Modelarstwa z sędziami głównymi czołowych imprez modelarskich LOK planowanych na 1990 r.

— 7.04.90 — zebranie Podkomisji Sportowej Modelarstwa LOK.

W wydawanym w RFN miesięczniku „Modell" nr 4/1990

zamieszczono, na 7 stronicach, plan modelu samolotu wielozadaniowego PZL-104 WILGA, jest to przedruk z „Planów Modelarskich" nr 17, autorstwa inż. Adolfa Jarczyka. Obszerny opis i kolorowe zdjęcia dołączone do planu przygotował do druku Witold Belina-Zielewicz.

W tym też numerze miesięcznika „Modell", nr 4/1990

jest zamieszczony materiał na temat modelu samolotu PZL-104 WILGA, autorstwa Markusa Manza i Uwe Nessa. Omawiają w nim i reklamują zestaw modelu tego samolotu w skali 1:5 (rozpiętość 225 cm, długość kadłuba 155 cm, wyposażonego w silnik o pojemności 36 cm^3), którego wytwórcą jest firma Airwold-Modellbau z Rodermark w RFN, oferowanego do sprzedaży w cenie 475 DM.

W miesięczniku „Modellbau Heute" nr 3/1990

zamieszczono w serii MINI-SCHIFF z nr 101, plan polskiego statku handlowego TADEUSZ KOŚCIUSZKO. Jest to jednostka przystosowana do przewozu w części dziobowej 20- i 40-stopowych kontenerów, a za nadbudówką, w części rufowej, przystosowana do załadunku dużych przesyłek, stąd jej określenie jako kontainer-ro-ro-wiec.

W części opisowej zamieszczono obszerną informację o historii powstania, budowy, wyposażenia i przeznaczenia statku, którego długość wynosi 200,3 m, szerokość 31,7 m, wysokość 18,8 m, zanurzenie 9,5 m, a ładowność 14 380 DWT/30 085 BRT.

Któż z modelarzy okrętowych nie zna enerdowskich publikacji

książkowych HINSTORFF—VERLAG wydawanych pod nazwą „Niebieskiej serii" (od jednolitych w kolorze płóciennych opraw tych książek). W 1990 r. to zasłużone wydawnictwo obchodzi jubileusz 30-lecia swego istnienia. W ciągu tego okresu wydano 34 pozycje przeznaczone dla modelarzy, które zawierają 70 planów modeli statków i okrętów historycznych. Wiele z nich doczekało się już kilku wydań.

Przejawiające dużą aktywność towarzystwo budowy wiernych

kopii zdalnie kierowanych statków, jachtów i okrętów żaglowych organizuje również w br. OPERATION MINI-SAIL-90. Impreza ma odbyć się w Amsterdamie w Holandii w dniach 9—14.08.90. Organizatorzy zapraszają na nią chętnych z całego świata. Liczą też na to, że tym razem wezmą w niej udział również modelarze z Europy Wschodniej.

Znany modelarzom jachtowym

międzynarodowy związek IMYRU (International Model Yacht Racing Union) na swym posiedzeniu 6—7.01.1990 r., zmienił nazwę na: IYRU—MYRD (International Yacht Racing Union —Model Yacht Racing Division). Jak wynika z informacji z pierwszego posiedzenia związku, zrzesza on 26 związków krajowych modelarstwa jachtowego. ■



LUDZIE
MODELARSTWA

ZDZISŁAW GÓRAJEK — Łódź



Już w trakcie budowy Społecznego Domu Kultury Robotniczej Spółdzielni Mieszkaniowej LOKATOR w Łodzi przy ul. Nowopolskiej 12, w latach 1967—68, zakładano, że będzie w niej również modelarnia wielobranżowa. Przeznaczono na ten cel jedno z pomieszczeń o powierzchni ok. 35 m², widne, suche, z centralnym ogrzewaniem, wodą, do którego z czasem doprowadzono sieć trójfazową, aby móc wstawić i korzystać z urządzeń mechanicznych.

Prowadził ją początkowo instruktor tej miary co Zbigniew Stokwisz, potem Wacław Kozłowski, a od 1977 r. Zdzisław Gorajek, znany szerokiemu ogółowi modelarzy z częstego sędziowania zawodów modeli kołowych oraz z licznych publikacji planów pojazdów bojowych zamieszczanych w „Modelarzu" w latach 1968—1978. Specjalizacją modelarni jest budowa modeli kołowych zdalnie kierowanych oraz modeli pływających, głównie klasy EX. Na półkach i szafach widać już gotowe i będące jeszcze w realizacji różne modele z napędem elektrycznym, jako że instruktor jest zwolennikiem tego czystego i nie hałaśliwego napędu.

●

Pomocą w realizacji programu szkolenia jest zestaw sprzętowo-narzędziowy typu LOK-1, pochodzący jeszcze z dostaw 1964—1966, dziś już znacznie zdekompletowany, choć wielokrotnie uzupełniany.

Dostęp do modelarni nie jest ograniczony wiekiem. Stąd wśród uczestników spotyka się 12—14-letnich chłopców i seniorów. Wśród nich prym wiodą doświadczeni modelarze, mający zaliczony niejeden występ na zawodach wojewódzkich i strefowych, a niektórzy nawet na mistrzostwach Polski: Paweł i Andrzej Ziemkiewicz, Michał Kaczmarek, Andrzej Tomecki i inni. Zaawansowanym modelarzem jest też syn pana Zdzisława — Krzysztof, budujący modele samochodów zdalnie kierowanych pojazdów bojowych z zestawów plastikowych.

W odróżnieniu od innych instruktorów modelarni zarejestrowanych w LOK, Zdzisław Gorajek posiada stopień instruktora klasy I, nadany nie przez LOK, lecz przez Wydział Kultury Urzędu Miasta Łodzi. A ostatnio, w wyniku pozytywnej oceny jego pracy i wyników szkolenia stopień instruktora klasy „S" nadany przez Centralny Ośrodek Metodyki Upowszechniania Kultury, będący agendą Ministerstwa Kultury i Sztuki. Za działalność społeczną odznaczony m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi i Honorową Odznaką m. Łodzi. Drugą kadencję jest prezesem Wojewódzkiej Komisji Modelarstwa LOK w Łodzi.

Warto zwrócić uwagę, że Zdzisław Gorajek jest zawodowym wojskowym, obecnie w stopniu chorążego, a jest to rzadkość w naszych szeregach instruktorskich. Szkoda, przydałoby się więcej takich zapaleńców do prowadzenia prac wychowawczo-politechnicznych wśród naszej kadry wojskowej.

Jak wszędzie tak i w tej modelarni wyczuwa się niepewność o dalsze losy tej placówki. Brak od wielu już miesięcy (marzec — kwiecień 1990 r.) jakichkolwiek kredytów na zakup niezbędnych materiałów, narzędzi, silników, wyposażenia — zniechęca do pracy modelarzy i instruktora. Mimo tych trudności, z inicjatywy dyrektora SDK LOKATOR, pani mgr. Aleksandry Józefiak, udało się w maju przeprowadzić wojewódzkie zawody modeli kołowych RC o puchar prezesa RSM LOKATOR, co przy obecnych ograniczeniach finansowych jest dużym osiągnięciem. Tym bardziej, że zdołano kupić puchar i nagrody, a WOM LOK w Łodzi dostarczył dyplomy, medale i zapewnił obsadę sędziowską. Miejmy nadzieję, że wraz z wyjaśnieniem zasad dalszego finansowania Społecznego Domu Kultury RSM LOKATOR uregulowana zostanie również sprawa zaopatrzenia modelarni. Życzymy im, aby nastąpiło to jak najszybciej.

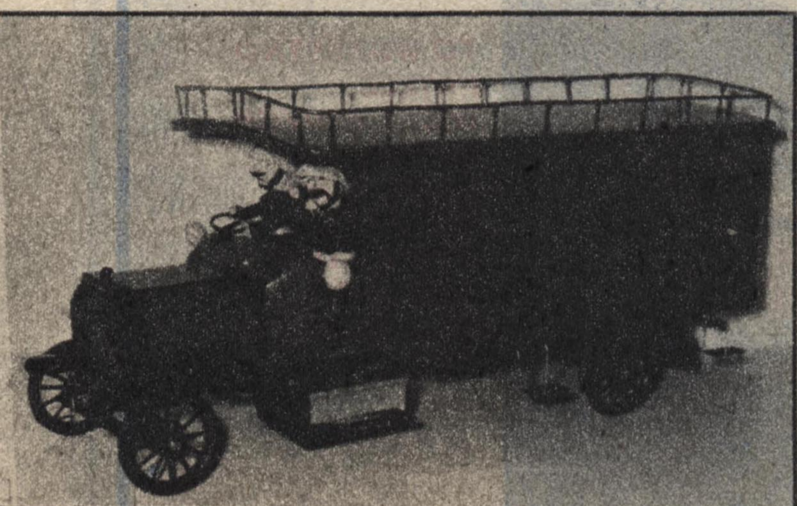
JAN MARCZAK

■









MODELARZ

REDAGUJE ZESPÓŁ W SKŁADZIE:

Redaktor naczelny — ZBIGNIEW WRÓBEL

Zastępca redaktora naczelnego — STEFAN SMOLIS

STANISŁAW KUBIT
JERZY LITWIN
JAN MARCZAK
PAWEŁ WŁODARCZYK

Redaktor graficzny — WIESŁAW GALIŃSKI

Redaktor techniczny — MARIAN KAWKA

Adres redakcji:
00-791 Warszawa,
ul. Chocimska 14
tel. 49-34-51
wewn. 215 lub 259

WARUNKI PRENUMERATY:

Prenumeratorzy indywidualni, instytucje i zakłady pracy zamawiają prenumeratę w Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch" właściwych dla miejsca zamieszkania lub siedziby prenumeratora.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch" Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PBK XIII Oddział Warszawa 370044-1195-139-11

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów. Na życzenie prenumeratora dostawa może odbywać się drogą lotniczą; koszty dostawy lotniczej w pełni pokrywa prenumerator.

TERMIN PRZYJMOWANIA PRENUMERATY:

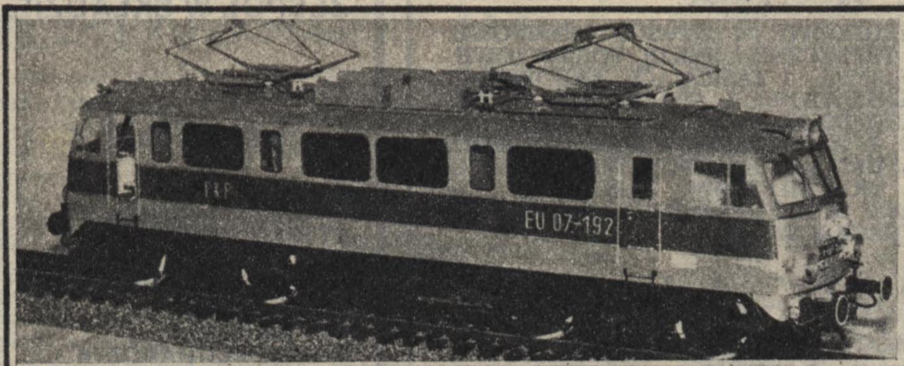
● na I kw., I półr. i cały rok następny — na kraj do 20 XI — na zagranicę do 20 X.
● Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk WZGraf. zam. 2937, F-58

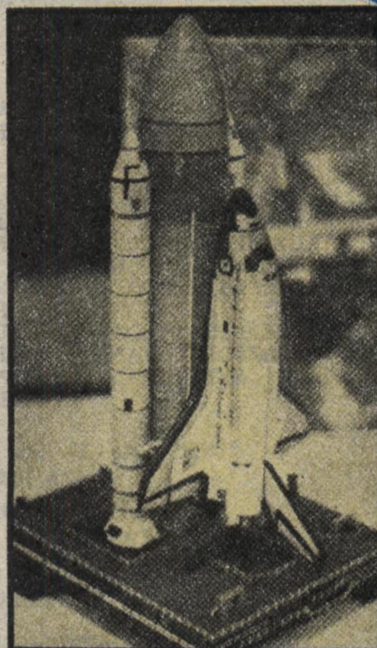
FOTO ciekawostki

PL ISSN-7701 nr ind. 36543

EU-07

Na VII Ogólnopolskim Konkursie Modeli Redukcyjnych w Oleśnicy eksponowane były również modele kolejowe. Na zdjęciu model lokomotywy elektrycznej typ EU-07 wykonany przez Jarosława Jastrzębskiego, zdobywcę drugiego miejsca w klasie Ck
Fot. M. KRYWIENKO



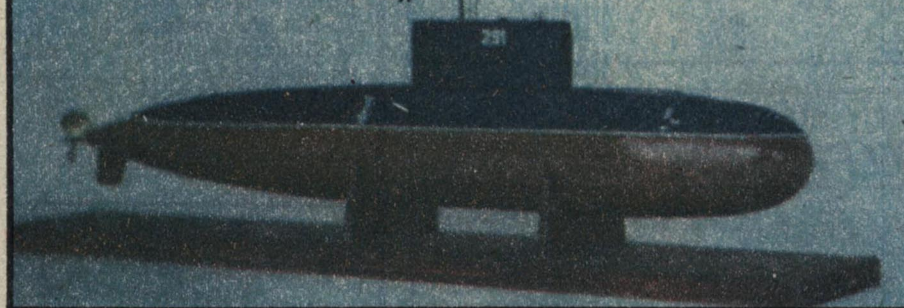


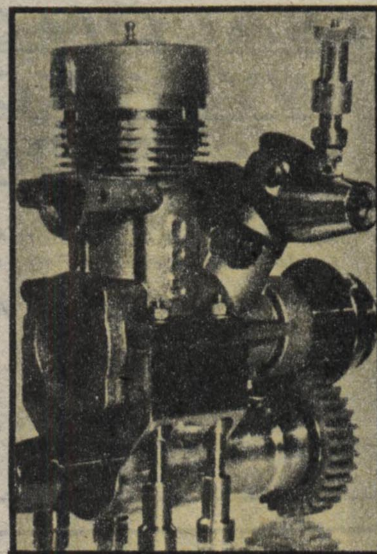
CHALLENGER

W Budapeszcie zorganizowany został konkurs — wystawa modeli lotniczych i kosmicznych, na której zgromadzono kilkadziesiąt modeli. Na zdjęciu model promu kosmicznego Challenger w wykonaniu Budai Laszlo uczestnika konkursu.
Fot. MODELLEŻES

NOWY OKRĘT PODWODNY

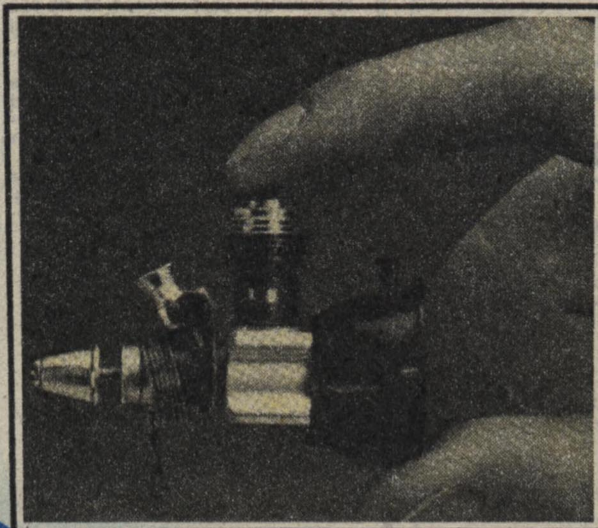
Do służby w Polskiej Marynarce Wojennej wszedł nowy okręt podwodny, któremu nadano tradycyjną nazwę ORP ORZEŁ. Plany modelarskie tej jednostki ze zrozumiałych względów nie zostały jeszcze opublikowane. Jednak Konrad Wojciechowski z Kościana, na podstawie zamieszczonych w czasopismach zdjęć wykonał próbę rekonstrukcji wyglądu tego okrętu, który przedstawiamy na załączonym zdjęciu.





COX TEE DEE 010

Na ostatnich międzynarodowych targach zabawkarskich w Norymberdze znalazło się tysiące artykułów modelarskich. Np. silnik spalinowy Cox Tee Dee. Masa jego wynosi zaledwie 14 g, moc 0,028 KM, o pojemności 0,163 cm³. Nadaje się do małych modeli latających.
Fot. Prop



REDUKTOR

Ludomir Rogalski z Piotrkowa Tryb. wykonał ciekawe rozwiązanie konstrukcyjne, a mianowicie reduktor do modeli pływających klasy FSR. Reduktor silnika OPS 3,5 cm³ 1,5 : 1 doskonale działa. Konstruktor L. Rogalski pragnie zamieścić na łamach „Modelarza” rysunki oraz opis wykonania tego reduktora

SAN FELIPE

Często wynkonywany przez modelarzy ze względu na swój wygląd zewnętrzny i kolorystykę malowania SAN FELIPE wykonany w skali 1:100 przez Nedelczo Sziszkowa.

